



พลังเครือข่าย เพื่อถนนปลอดภัย

การบังคับใช้กฎหมาย Law Enforcement

การสัมมนาระดับชาติ

เรื่องอุบัติเหตุจราจรครั้งที่ ๙

๒๐ - ๒๑ สิงหาคม ๒๕๕๒

ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค

กรุงเทพฯ



ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)



คำนำ

อัตราการเสียชีวิตของประชาชนจากอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทยมีสูงมากติดอันดับต้นๆของโลกประมาณ 10 ปี แต่กำลังลดลงด้วยความร่วมมือของภาคีหลายหน่วยงาน ทุกวันนี้อุบัติเหตุจราจรฆ่าคนไทยตายมากกว่าอาชญากรรม 4 - 5 เท่าต่อปี อุบัติเหตุจราจรยังเกิดขึ้นสูงในทุกเดือนมิใช่เฉพาะช่วงเทศกาล อุบัติเหตุจราจรสามารถควบคุมป้องกันได้เช่นเดียวกับอาชญากรรม ผลการวิจัยในต่างประเทศแสดงว่าการบังคับใช้กฎหมายสามารถลดอุบัติเหตุได้ถึงร้อยละ 40

สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้เริ่มดำเนินโครงการกวาดขันวินัยจราจรและลดอุบัติเหตุทั่วประเทศ (365 วันอันตรายหยุดความตายด้วยวินัยจราจร) เมื่อกลางปี 2551 เพื่อยกระดับการทำงานของผู้บังคับใช้กฎหมายทุกสถานีดำรวจ การดำเนินการดังกล่าวได้เปลี่ยนแปลงบทบาทเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นอย่างมากในเวทีอุบัติเหตุของประเทศ

รายงานประจำปีเรื่องการบังคับใช้กฎหมายฉบับนี้ นับเป็นรายงานด้านการบังคับใช้กฎหมายที่จัดพิมพ์เผยแพร่เป็นปีแรก ในเวทีงานสัมมนาในระดับชาติเรื่องอุบัติเหตุจราจร รายงานฉบับนี้ประกอบด้วยบทความทั้งเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย การวิจัย และเทคโนโลยีด้านจราจร เพื่อพัฒนาการจัดการด้านบังคับใช้กฎหมายในอนาคต ขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ตำรวจทุกกองบัญชาการที่ร่วมมือกันต่อสู้กับอุบัติเหตุ ขอขอบคุณพัฒนาการจราจรฯ และขอขอบคุณมูลนิธิสารธารณสุขแห่งชาติที่สนับสนุนให้เกิดรายงานฉบับนี้

หวังอย่างยิ่งว่ารายงานฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้บังคับใช้กฎหมายทั่วประเทศในการ แลกเปลี่ยนความรู้ เป็นเวทีแสดงผลงานและเป็นกำลังใจในการทำงาน หวังว่าผู้บริหารของสำนักงานตำรวจแห่งชาติจะยกระดับงานจราจรให้เทียบเท่ากับงานอาชญากรรม ทราบปัญหาใหม่ๆจากรายงานฉบับนี้และให้ความกรุณาแก้ไข เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีบทบาทสำคัญที่จะลดปัญหาอุบัติเหตุและดูแลประชาชนให้มีความปลอดภัยต่อไป

คณะทำงาน

สารบัญ

ชื่อเรื่อง	เสนอโดย	หน้า
• คำนำ		3
• โครงการ 365 วันอันตราย 9 เดือน	ศาสตราจารย์พันตำรวจเอก พงษ์สันต์ คงตรีแก้ว	5
• 365 วันอันตราย ตำรวจภูธรภาค 4	พลตำรวจตรี ดร.สุวีระ ทรงเมตตา	11
• การกวดขันวินัยจราจรกองบังคับการตำรวจภูธร จังหวัดนครราชสีมา	พันตำรวจเอก วนัฐ อรรถกวิน	17
• “ปัญหาอุบัติเหตุจราจรแก้ไขอย่างไรถึงตรงจุด”	พันตำรวจเอก จัตรีช สารีกาพันธ์	21
• โครงการกวดขันวินัยจราจรและลดอุบัติเหตุ ทั่วประเทศ (365 วันอันตราย)	พันตำรวจเอก มานัส ศีตรูสี	27
• อาสาสมัครตำรวจกับการบังคับใช้กฎหมายในชุมชน	พันตำรวจเอก อานนท์ นามประเสริฐ	31
• โครงสร้างการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจร และแก้ไขอุบัติเหตุจราจร	รองศาสตราจารย์ ดร.พุทธกาล รัชธ	37
• สภาพปัญหาและความต้องการในการฝึกอบรม ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร	รองศาสตราจารย์ ดร.วรรณภา ไพร์น้อย	41
• การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการตรวจจับรถยนต์ ที่นำยางเสื่อมสภาพมาใช้บนท้องถนน	ศาสตราจารย์ พันตำรวจเอก พงษ์สันต์ คงตรีแก้ว	47
• ระบบรายงานสถิติอุบัติเหตุของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	พันตำรวจโท ดร.ณรงค์ศักดิ์ บวรวงค์พิทักษ์	53
• กล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กับอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานคร	ร้อยตำรวจเอกอมรชัย สีลาขจรจิตร	59

โครงการ 365 วันอันตราย รอบ 9 เดือน

ศาสตราจารย์ พันตำรวจเอก พงษ์สันต์ คงตรีแก้ว

กองบังคับการวิชาการ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ

โครงการกวดขันวินัยจราจรและลดอุบัติเหตุ สำนักงานตำรวจแห่งชาติหรือที่เรียกกันว่าโครงการ 365 วันอันตราย หยุดความตายด้วยวินัยจราจร ได้ดำเนินการผ่านรอบ 9 เดือนมาแล้ว โครงการนี้มีที่มา วิธิดำเนินการอย่างไร ประสบความสำเร็จหรือไม่ จะได้นำมากล่าวถึงดังต่อไปนี้

ที่มาของโครงการ

รัฐบาลได้รณรงค์ลดอุบัติเหตุในช่วงวันสงกรานต์และปีใหม่เป็นอย่างมาก แต่เมื่อวิเคราะห์จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุแล้ว อุบัติเหตุยังคงเกิดขึ้นสูงทุกเดือน มิใช่เฉพาะช่วงเทศกาลเท่านั้น ดังนั้นสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดย พล.ต.ต.เอก อังสนานนท์ ผู้ช่วย ผบ.ตร. จึงเสนอโครงการกวดขันวินัยจราจรและลดอุบัติเหตุฯนี้ ต่อพล.ต.อ.พัชรวาท วงษ์สุวรรณ ผบ.ตร. ซึ่งได้อนุมัติและสั่งการให้ดำเนินการทั่วประเทศ โดยมีปณิธานว่า

“ทุกวันนี้คือวันอันตรายของประชาชนชาวไทย แต่เจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องหยุดความสูญเสียให้ได้ โดยใช้วินัยจราจร”

เริ่มดำเนินการ

เมื่อเริ่มต้นโครงการมีปัญหาสำคัญคือทำอย่างไรจึงจะสามารถยกระดับความรู้สึกของตำรวจจราจรทั่วประเทศ ให้ยอมรับว่างานอุบัติเหตุจราจรเป็นงานของตำรวจ เช่นเดียวกับงานอาชญากรรม ทั้งนี้เพราะก่อนหน้านี้ อุบัติเหตุจราจร คืองานที่พนักงานสอบสวนจะต้องออกไปเก็บหลักฐาน ทำสำนวนการสอบสวน แล้วทั้งหมดหน้าที่ ส่วนตำรวจจราจรนั้นงานหลักคือการจัดการจราจร ไม่มีหน้าที่หาสาเหตุและป้องกัน อุบัติเหตุจราจรจึงเป็น No man's land ไม่มีใครเป็นเจ้าของหรืออยากจะเป็น

ปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จอยู่ที่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดเป็นนโยบาย และท่านผู้ช่วย ผบ.ตร. ออกเดินสายชี้แจงด้วยตัวเอง ทำให้เกิดการยอมรับ และสร้างความตื่นตัวขึ้นเป็นอย่างมาก เหมือนกับจุดพลุโครงการ การจัดคณะบรรยายไปตามกองบัญชาการต่างๆ เป็นก้าวแรก สามารถสร้างความเข้าใจว่าประเทศไทยมีอุบัติเหตุติดอันดับโลก และเป็นหน้าที่ของตำรวจ

จราจรที่จะต้องรับผิดชอบ โดยแนะนำวิธีการทำงานขั้นตอนต่างๆ ซึ่งเป็นวิธีที่ได้ผลดี ทั้งนี้ก่อนหน้านั้นก็มี ผู้ช่วย ผบ.ตร. 2 ท่าน ที่มีบทบาทต่อการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ มาก่อนแล้ว คือ พล.ต.ต.อมรินทร์ เนียมสกูลและ พล.ต.ต.ชาติศรี สุนทรศร แต่สิ่งที่น่าจะสำคัญที่สุดน่าจะเกิดจาก กองบัญชาการต่างๆ ที่มีความรับผิดชอบและให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีนั่นเอง

กลไกสำคัญ

กลไกสำคัญของโครงการคือ การกำหนดให้มีจังหวัดนำร่อง (Pilot) 10 แห่ง เพื่อให้เป็นต้นแบบ (model) ในแต่ละกองบัญชาการ และให้จังหวัดอื่นๆ มาดูงานเพื่อขยายผล มิใช่ทำที่เดียวทั้งประเทศ ทำให้การทำงานมีลำดับขั้นตอน นอกจากนี้ยังมีชุดเฉพาะกิจ (task force) 2 ชุดคือ ชุดตรวจจับความเร็วและชุดตรวจจับความเมา ใน 10 จังหวัดต้นแบบด้วย ที่จะพิสูจน์ว่าชุดเฉพาะกิจขนาดเล็กมีประสิทธิภาพเพียงใด

ผลการดำเนินการในภาพรวม

การดำเนินโครงการ 365 วันอันตราย ผ่านมาแล้ว 3 ไตรมาส สามารถวัดจากสถิติการเสียชีวิตของประชาชนในแต่ละกองบัญชาการ ซึ่งปรากฏว่าจาก 11 กองบัญชาการ มีสถิติอุบัติเหตุเสียชีวิตเพิ่มขึ้น 4 กองบัญชาการ ไม่ลดไม่เพิ่ม 1 และลดลงถึง 6 กองบัญชาการ ดังนี้

ตารางที่ 1 สถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร เปรียบเทียบช่วง 9 เดือน ของปี 2551 และ 2552

ลำดับ	กองบัญชาการ	ตาย ปี 51	ตาย ปี 52	เพิ่ม/ลด	ร้อยละ
1	ภาค 9	443	395	-48	-10.84
2	ภาค 3	1,320	1,191	-129	-9.67
3	ภาค 5	870	809	-61	-7.01
4	ภาค 7	946	893	-53	-5.60
5	ภาค 4	1,334	1,287	-47	-3.52
6	ภาค 8	825	801	-24	-2.91
7	บข.น.	474	474	-	-
8	ภาค 2	770	856	+86	+11.17
9	ภาค 1	982	1,114	+132	+13.44
10	ภาค 6	856	1,084	+228	+26.64
11	ศสจ.	107	166	+59	+55.14
	รวม	8,927	9,070	+143	+1.60

เปรียบเทียบระหว่างเดือนสิงหาคม 2550 - เมษายน 2551 กับเดือนสิงหาคม 2551 - เมษายน 2552 , กองพัฒนาการจราจรและบริการประชาชน สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2552

จากสถิติข้างต้น จะเห็นได้ว่านับแต่เริ่มโครงการ 365 วันอันตราย มีหน่วยงานระดับกองบัญชาการที่สามารถลดอุบัติเหตุได้ มากกว่า ที่ไม่ลด กองบัญชาการที่สถิติไม่ลด 4 แห่ง มี 1 แห่งคือ ศชต. ที่ควรได้รับข้อยกเว้นเพราะสถานการณ์พิเศษ ดังนั้นจึงคงเหลืออีก 3 แห่งเท่านั้นที่ยังน่าเป็นห่วง

ผลการดำเนินงานของจังหวัดนำร่อง

จังหวัดนำร่องเป็นจังหวัดเป้าหมายสำคัญที่สุดของกองบัญชาการ โดยเลือกมาจากจังหวัดที่แย่ที่สุด แต่สำนักงานตำรวจแห่งชาติต้องการแสดงให้เห็นว่า แม้จังหวัดที่มีอาการหนักที่สุดก็สามารถจะทำได้ ซึ่งผลก็ปรากฏว่า 7 กองบังคับการ จาก 10 กองบังคับการ มีสถิติการเสียชีวิตลดลง ดังนี้

ตารางที่ 2 สถิติการเสียชีวิตของจังหวัดนำร่อง 10 จังหวัด ในรอบ 9 เดือน

ลำดับ	กองบังคับการ	ตาย ปี 51	ตาย ปี 52	เพิ่ม/ลด	ร้อยละ
1	นครราชสีมา	441	279	162	-36.73
2	ขอนแก่น	285	206		-27.72
3	นครศรีธรรมราช	194	171	-23	-11.86
4	บก.น.3	84	77	-7	-8.33
5	สงขลา	186	178	-8	-4.30
6	สุพรรณบุรี	168	164	-4	-2.38
7	เชียงใหม่	262	257	-5	-1.91
8	ชลบุรี	225	252	+27	+12.00
9	สระบุรี	150	172	+22	+14.67
10	พิษณุโลก	162	196	+34	+20.99
	รวม	2,157	1,952	-205	-9.50

จากตารางข้างบน จะเห็นได้ว่าจังหวัดนำร่องส่วนใหญ่ประสบความสำเร็จในการลดอุบัติเหตุของตนเอง จังหวัดที่มีผลงานดีเด่น ได้แก่ นครราชสีมา ขอนแก่นและนครศรีธรรมราช ส่วนจังหวัดที่ยังไม่สามารถลดลงได้มี 3 จังหวัดเท่านั้น ตัวเลขเพิ่มไม่สูงมากและที่สำคัญใน 10 จังหวัดนำร่อง สามารถลดการเสียชีวิตได้ถึง 205 ราย หรือประมาณร้อยละ 10 ซึ่งน่าจะเป็นความสำเร็จของโครงการเป็นอย่างดี แม้ว่าการดำเนินการที่ผ่านมายังขาดกำลังคน งบประมาณ เครื่องมือเครื่องใช้ก็ตาม

จังหวัดควรได้รับคำชมเชย

จากโครงการ 365 วันอันตรายฯ นี้ ได้เกิดกระแสการทำงานในจังหวัดต่างๆ ในทางที่ดีจำนวนมาก ทั้งๆ ที่เพิ่งจะดำเนินการได้ไม่นาน อีกทั้งมีอุปสรรคต่างๆ จึงสมควรได้รับคำชมเชย ดังนี้

บข.ภ. 1 มีผลงานดี 2 จังหวัด คือ นนทบุรี -7.55% อ่างทอง -20.59% (จากปีก่อนในระยะ 9 เดือน)

บข.ภ. 2 มี 3 จังหวัด คือ จันทบุรี -12.64% ฉะเชิงเทรา -18.26% ตราด -33.33%

บข.ภ. 3 มี 5 จังหวัด คือ นครราชสีมา -36.73% ชัยภูมิ -3.67% ยโสธร -30.67% ศรีสะเกษ -1.97% อำนาจเจริญ -26.67%

บข.ภ. 4 มี 6 จังหวัด คือ ขอนแก่น -27.72% มหาสารคาม -10.11% มุกดาหาร -32.69% เลย -15.32% หนองคาย -13.48% อุตรดิตถ์ -14.86%

บข.ภ. 5 มี 5 จังหวัด คือ เชียงใหม่ -1.91% เชียงราย -3.35% แพร่ -47.76% ลำปาง -31.58% ลำพูน -10.84%

บข.ภ. 6 มี 2 จังหวัด คือ ตาก -5.56% สุโขทัย -12.50%

บข.ภ. 7 มี 6 จังหวัด คือ นครปฐม -10.92% กาญจนบุรี -9.32% ราชบุรี -3.45% สมุทรสงคราม -3.45% สมุทรสาคร -32.53% สุพรรณบุรี -2.38%

บข.ภ. 8 มี 4 จังหวัด คือ นครศรีธรรมราช -11.86% ชุมพร -5.84% พังงา -32.05% ระนอง -17.39%

บข.ภ. 9 มี 4 จังหวัด คือ สงขลา -4.30% ตรัง -25.19% พัทลุง -1.30% สตูล -11.11%

บข.น. มี 4 บก. คือ บก.น.3 -8.33% บก.น.7 -33.87% บก.น.8 -3.03% บก.น.9 -23.38%

จังหวัดที่ไม่ปรากฏชื่ออยู่ข้างต้น คือจังหวัดที่มีสถิติการเสียชีวิตเพิ่มจากปีก่อน

สถิติที่น่าสนใจ

การดำเนินโครงการนี้มีสถิติที่น่าสนใจ คือ สถิติการจับกุมในรอบ 9 เดือนของตำรวจภูธรภาค 3 ที่มีการจับกุมสูงมากเป็นประวัติการณ์อย่างไม่เคยมีมาก่อน ดังนี้

- ไม่สวมหมวกนิรภัย 354,104 ราย
- เมาส์รา 11,500 ราย
- ไม่คาดเข็มขัด 107,167 ราย
- ขับรถเร็ว 22,188 ราย

ซึ่งหากพิจารณาสถิติการจับกุมของกองบัญชาการขนาดใหญ่กว่าและมีผลการจับกุมระดับปกติ มีดังนี้

- ไม่สวมหมวกนิรภัย 51,681 ราย
- เมาส์รา 2,071 ราย
- ไม่คาดเข็มขัด 10,085 ราย
- ขับรถเร็ว 608 ราย

โครงการนี้ได้ส่งผลให้เจ้าหน้าที่ตำรวจ มีการตรวจจับเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากเป็นประวัติการณ์ ประมาณ 100 -300% ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการสร้างวินัยจราจรต่อไป

ถนนยังอันตราย

การดำเนินโครงการนี้ มีสถิติที่น่าสนใจจากผลการจับกุมผู้กระทำความผิดในข้อหาขับซึ่รถโดยไม่มีใบอนุญาตของตำรวจภูธรภาค 8 และภาค 9 ดังนี้

ตำรวจภูธรภาค 8

- ไม่สวมหมวกนิรภัย 37,962 ราย
- ไม่มีใบอนุญาตขับซึ่รถจักรยานยนต์ 116,284 ราย
- ไม่มีใบอนุญาตขับซึ่รถยนต์ 11,179 ราย

ตำรวจภูธรภาค 9

- ไม่สวมหมวกนิรภัย 13,002 ราย
- ไม่มีใบอนุญาตขับซึ่รถจักรยานยนต์ 75,433 ราย
- ไม่มีใบอนุญาตขับซึ่รถยนต์ 11,123 ราย

จากตัวเลขข้างต้นจะเห็นได้ว่า ขณะที่เจ้าหน้าที่ตำรวจกวาดจับกุมเรื่องไม่สวมหมวกนั้น กลับตรวจพบเรื่องไม่มีใบอนุญาตขับซึ่รถจักรยานยนต์มากกว่า โดยตำรวจภูธรภาค 8 พบสูงกว่า 3 เท่า ขณะที่ตำรวจภูธรภาค 9 พบสูงกว่าถึง 5 เท่า แสดงว่าถนนยังคงอันตราย เพราะผู้ขับซึ่ที่ไม่มีใบอนุญาตยังมีอีกเป็นจำนวนมาก และอาจส่งสัญญาณให้สังคมรับทราบอื่นๆ เช่น เหตุใดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จึงเป็นอันดับที่ 1 ของประเทศด้วย

ปัญหาอุปสรรค

การดำเนินโครงการนี้ มีอุปสรรคอยู่ไม่น้อยได้แก่

1. ทักษะคติของตำรวจจำนวนหนึ่ง ที่ว่าการแก้ไขอุบัติเหตุควรจะไปเริ่มที่เยาวชนก่อน เหมือนกับเข้าใจว่า ถ้าเด็กยังไม่มีความรู้ก็จะทำอะไรไม่ได้ โดยควรจะไปแก้ไขใหม่เป็น ตำรวจต้องทำงานทันทีโดยไม่ต้องรอผลการปลูกฝังจากเยาวชนแต่อย่างใด เพราะรอไม่ได้

2. เรื่องค่านิยมตำรวจเดิมที่เห็นว่างานจราจรเป็นงานที่ไม่สำคัญ ไม่เท่าเทียมกับคดีอาญา จากโครงการนี้มีการดำเนินการให้ความรู้ จนเกิดการยอมรับว่างานจราจรมีความสำคัญเทียบเท่ากับคดีอาญา หลายกองบัญชาการนำเอาสถิติคดีจราจรเข้าที่ประชุมประจำเดือน เป็นกลุ่มที่ 6 แล้ว

3. เรื่องการนำตำรวจจราจรไปทำงานอื่นๆ เช่น การปราบม็อบที่ตำรวจจราจรถูกเกณฑ์มาประจำในกรุงเทพฯ จนต้องหยุดงานไปเป็นเวลานาน

4. การทำงานที่ขาดแคลนกำลังตำรวจจำนวนมาก เพราะเดิมจัดกำลังไว้สำหรับงานด้านการจัดการจราจรเป็นหลักไม่มีกำลังด้านกวาดขันวินัยเพียงพอ และผู้บริหารบางคนมีทัศนคติที่ไม่ยอมรับฟังปัญหา คือ ห้ามตำรวจพูดว่าขาดคน ขาดเครื่องมือ จึงเป็นเสมือนการซุกซ่อนปัญหาไว้ได้พรม

5. ปัญหาการขาดแคลนงบประมาณ มีคำสั่งให้ทำงานแต่ขาดงบประมาณ

6. ปัญหาการแต่งตั้งโยกย้ายตำรวจจราจรชนิดหน้ามือเป็นหลังมือ เช่น ไตรมาสที่ 1 มีเจ้าหน้าที่ตำรวจมาประชุมรับนโยบาย 50 - 60 คน ต่อมาไตรมาสที่ 2 มีเจ้าหน้าที่ไม่ถึง 10 คนที่เคยมาประชุมหรือรู้เรื่องแล้ว นอกจากนั้นคนใหม่หมด การทำงานจึงไม่มีความต่อเนื่อง

ยุทธศาสตร์

การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มียุทธศาสตร์ที่จะต้องดำเนินการเรื่องอุบัติเหตุจราจรไว้ 4 ขั้นตอนคือ

1. การสร้างความตระหนัก ต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจให้เกิดการยอมรับ เข้าใจและเห็นความสำคัญ

2. การบังคับใช้กฎหมาย โดยใช้หลักการบังคับใช้กฎหมายอย่างมืออาชีพ

3. การสนับสนุนปัจจัยการบริหาร ได้แก่ คน เงิน การจัดการ และวัสดุ ให้เพียงพอแก่การทำงาน

4. การพัฒนาอย่างยั่งยืน ได้แก่ การพัฒนาด้านคน เทคโนโลยี การจัดการฯให้มีมาตรฐาน

ปัจจุบันมีการดำเนินการสำเร็จในชั้นที่ 1 และเริ่มเข้าสู่ชั้นที่ 2 แต่ยังไม่สมบูรณ์ สิ่งที่ควรดำเนินการต่อไปคือ เพิ่มชั้นที่ 1 ในกลุ่มผู้บริหารประเทศ และสำนักงานตำรวจแห่งชาติระดับสูง ส่วนชั้นที่ 2 จะต้องเพิ่มการปรับปรุงให้มีกำลังตำรวจจราจรเพียงพอ โดยเฉพาะในสถานีตำรวจภูธรที่ไม่มีตำแหน่งสารวัตรจราจร ควรแก้ไขให้มีทั่วประเทศ ส่วนชั้นที่ 3-4 นั้น ควรที่จะมีงบประมาณและแผนงานโดยอาจเริ่มได้ในปี 2553

กล่าวโดยสรุป

โครงการ 365 วันอันตราย หยุดความตายด้วยวินัยจราจร เป็นโครงการที่มีความสำคัญต่อการต่อสู้กับอุบัติเหตุจราจร เป็นสิ่งที่พิสูจน์ว่า Enforcement มีความสำคัญ จำเป็นจะต้องได้รับการยกระดับ และพัฒนา โดยยึดถือแนวทางที่ได้ปฏิบัติสำเร็จมาแล้ว ปรับปรุงต่อยอดขึ้นไป ให้มีความต่อเนื่อง ที่สำคัญคือสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จะต้องให้ความสำคัญ แก้ไขอุปสรรคที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะเรื่องคนและงบประมาณ โดยมีเป้าหมายที่จะดำเนินการตามยุทธศาสตร์ที่วางไว้อย่างแน่วแน่ให้สำเร็จเพื่อความผาสุกของประชาชน สมกับคำว่าผู้พิทักษ์สันติราษฎร์ และถึงเวลาแล้วที่จะต้องยอมรับว่างานด้านการจราจรนั้นมีความสำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่างานด้านอาชญากรรมเลย



365 วันอันตราย ตำรวจภูธรภาค 4

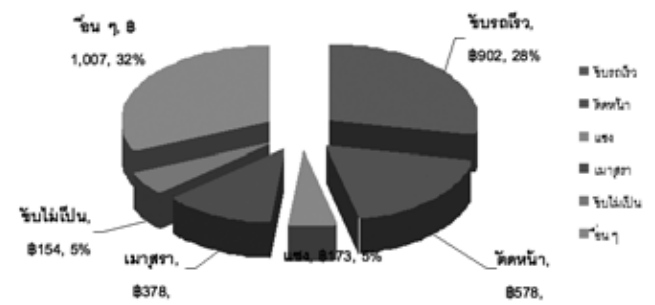
พลตำรวจตรี ดร.สุวีระ ทรงเมตตา

รองผู้บัญชาการตำรวจภูธร ภาค 4

อุบัติเหตุจราจร สร้างความสูญเสียทั้งในแง่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน ปัญหาอุบัติเหตุจราจรยังนำมาซึ่งปัญหาทางสังคม จากผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บ ปัจจัยสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจราจร คือ พฤติกรรมของผู้ขับขี่เอง รองลงมาคือวิศวกรรมจราจร รถ และสภาพแวดล้อมต่างๆ

ปัญหาด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)

การบังคับใช้กฎหมายเป็นส่วนที่มีความสัมพันธ์โดยตรงกับพฤติกรรมจราจรที่ ปัญหาอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากตัวบุคคลที่มีพฤติกรรมขับขี่เสี่ยง จากสถิติสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรตามโครงการ 365 วันอันตราย หยุดความตายด้วยวินัยจราจร ในรอบ 9 เดือนระหว่าง ส.ค. 2551 - เม.ย. 2552 พบว่าสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุสามารถเรียงลำดับดังนี้ คือ ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด คิดเป็นร้อยละ 28.00 รองลงมาคือ การขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด คิดเป็นร้อยละ 18.0 การขับรถขณะเมาสุรา คิดเป็นร้อยละ 12.00 แชนจ์ในที่คับขัน คิดเป็นร้อยละ 5.00 และสาเหตุอื่นๆ ได้แก่ ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย แชนจ์ในที่คับขัน โทรศัพท์ขณะขับรถ ขับรถย้อนศร นอกจากนี้สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุยังเกี่ยวข้องกับสภาพร่างกายของผู้ขับขี่ที่ขับรถขณะมีอาการง่วงนอน และดื่มสุรา การที่ผู้ขับขี่ไม่ตระหนักถึงความเสียหายที่เกิดจากการไม่เคารพกฎหมาย ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนน และอาจคิดว่าการบังคับใช้กฎหมาย และบทลงโทษเบา จึงไม่เกรงกลัวการกระทำความผิด อีกทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจบังคับใช้กฎหมายไม่เต็มที่ ไม่ต่อเนื่อง ไม่ทั่วถึง จนทำให้ผู้ขับขี่จงใจฝ่าฝืน และหลีกเลี่ยงการจับกุม



ภาพที่ 1 สาเหตุของอุบัติเหตุจราจร

ตำรวจภูธรภาค 4 ใช้หลักการลดปัญหาอุบัติเหตุโดยการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด จริงจัง และต่อเนื่อง ตัวอย่างเช่น การลดปัญหาการขับรถขณะเมาสุรา ตำรวจภูธรภาค 4 ได้ใช้เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ที่ได้มาตรฐาน ภายใต้สโลแกนที่ว่า “เที่ยงตรง เป็นธรรม แม่นยำ แน่นนอน” โดยแจกจ่ายให้กับหน่วยในสังกัดทุกหน่วยใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ตรวจวัดแอลกอฮอล์สำหรับผู้ขับขี่ ทำให้สามารถจับกุมผู้กระทำความผิดขับรถขณะเมาสุราเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาคือ ปี 2551 จับกุม 5,266 ราย ปี 2552 จับกุม 14,507 ราย เพิ่มขึ้น 9,241 ราย คิดเป็นร้อยละ 175.45 สำหรับปัญหาการขับรถเร็วเกินกว่าที่กำหนด ได้มีการบูรณาการกำลังกับหน่วยในพื้นที่ เช่น ตำรวจทางหลวงใช้เครื่องตรวจจับความเร็วแบบกล้องถ่ายภาพได้ ไว้ตรวจจับความเร็วรถที่ขับขี่มาด้วยความเร็วในจุดที่เป็นอันตราย

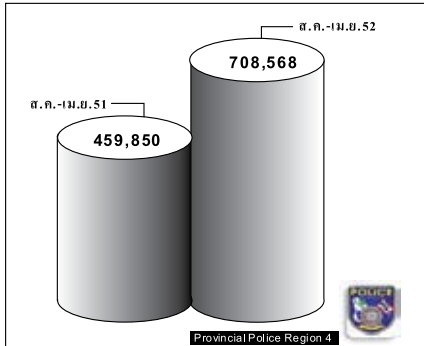


ภาพที่ 2 การใช้เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ที่ได้มาตรฐาน

นอกจากนี้ ได้มีการตรวจจับรถยนต์กระบะที่ดัดแปลงบรรทุกผู้โดยสารจำนวนมาก ที่ไม่ได้มาตรฐานหรือการบรรทุกผู้โดยสารที่อาจก่อให้เกิดอันตราย การบังคับใช้กฎหมายตามมาตรการ 3ม 2ข 1ร (ไม่สวมหมวกนิรภัย, อุปกรณ์สวนควบไม่ครบ,เมาขับชี่,ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย,ไม่มีใบขับขี่ และขับรถเร็ว) และการให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการบังคับใช้กฎหมาย โดยให้ชุมชนเป็นผู้กำหนด กฎและระเบียบจราจร เพื่อบังคับใช้กับคนทุกคนในชุมชน โดยให้อาสาสมัครจราจรประจำชุมชนนั้นร่วมกับตำรวจบังคับใช้กฎหมาย กับประชาชนในชุมชนของตน เป็นผลให้สถิติการบังคับใช้กฎหมายเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา มีผลการจับกุมเพิ่มขึ้น คือ ปี 2551 จับกุม 459,850 ราย ปี 2552 จับกุม 708,568 ราย

เพิ่มขึ้น 248,718 ราย คิดเป็นร้อยละ 54.09 ซึ่งถือได้ว่า ตำรวจภูธรภาค 4 สามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่าง บรรลุผลสำเร็จ

ผลการดำเนินการตามมาตรการบังคับใช้กฎหมาย
เปรียบเทียบปี 51/52



ภาพที่ 3 ผลดำเนินการตามมาตรการบังคับใช้กฎหมาย
เปรียบเทียบ 51/52

ปัญหาด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering)

ตำรวจภูธรภาค 4 รับผิดชอบพื้นที่ 11 จังหวัด ภาคอีสานตอนบน ประกอบด้วย กาฬสินธุ์ ขอนแก่น นครพนม มหาสารคาม มุกดาหาร ร้อยเอ็ด เลย สกลนคร หนองคาย หนองบัวลำภู และอุดรธานี ซึ่งในหลายพื้นที่ที่มีความห่างไกลและทุรกันดาร สภาพผิวการจราจรชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อ มีก่อสร้างไม่ได้มาตรฐาน เช่น ทางโค้งไม่ลาดเอียงรองรับกับความเร็ว ถนนไม่มีไหล่ทาง ขอบไหล่ทางสูง ถนนบางเส้นทางมีเส้นทางรถไฟตัดผ่านหลายจุด แต่ไม่มีอุปกรณกั้น เป็นต้น

เพื่อเป็นการแก้ปัญหา ตำรวจภูธรภาค 4 ได้มีการแสวงหาความร่วมมือจากประชาชนในการวิเคราะห์ การเกิดอุบัติเหตุจราจรในด้านวิศวกรรมจราจรใน ชุมชนนั้นๆ เช่น สำรวจจุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ หรือ จุดที่มีสภาพผิวการจราจรชำรุดเสียหาย ตรวจสอบป้าย การจราจร หากไม่มีมาตรฐาน มีการชำรุด เห็นควรติดตั้งเพิ่มเติม ก็จะได้ประสานกับหน่วยงานข้างเคียงในการแก้ไข โดยเร็ว

ปัญหาการให้ความรู้ และการประชาสัมพันธ์ (Education)

จากข้อมูลของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ประชากรในพื้นที่รับผิดชอบของตำรวจภู

ภาค 4 มีจำนวนมากถึง 10,692,094 คน ประชาชนส่วนใหญ่ เมื่อพูดถึงคำว่าอุบัติเหตุ มักเข้าใจว่าเกิดขึ้นจากความบังเอิญ เป็นเหตุการณ์ที่ไม่ได้คาดเดาไว้ล่วงหน้า หรือเกิดจากเคราะห์กรรมที่ไม่สามารถป้องกันได้ แต่แท้ที่จริงแล้วอุบัติเหตุเกิดจากการขาดความระมัดระวัง ขาดความรู้ความชำนาญในการขับรถ หรือไม่ชำนาญทาง หาได้เกิดจากความบังเอิญหรือเคราะห์กรรมไม่ การรณรงค์ให้ความรู้กับประชาชนในห้วงที่ผ่านมายังไม่ครอบคลุมหรือทั่วถึง เนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่ไม่ให้ความสำคัญกับข่าวสาร และการประชาสัมพันธ์ไม่ได้ ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ส่วนใหญ่จะเน้นเฉพาะในห้วงเทศกาลสำคัญเท่านั้น

ตำรวจภูธรภาค 4 จึงได้ดำเนินการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์การลดอุบัติเหตุทางถนนให้แก่ประชาชน โดยร่วมมือกับภาครัฐและเอกชน มีการจัดกิจกรรมโรดโชว์ให้ความรู้อย่างต่อเนื่อง โดยจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ ปฏิทิน สติกเกอร์ เข็มกลัด รณรงค์ตามโครงการอีสานตอนบน ถนนปลอดภัย ง่วงอย่าขับ แจกจ่ายให้กับผู้ขับขี่ที่ผ่านเข้ามาในเขตพื้นที่ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลที่สำคัญ ได้ให้ทุกจุดตรวจ แจกแผ่นพับ ใบปลิว ให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน มีการจัดกิจกรรมรณรงค์การบังคับใช้กฎหมาย การประชาสัมพันธ์โครงการ ง่วง เมา เราไม่ขับ โครงการฝากรถจักรยานยนต์ไว้กับตำรวจ โครงการนวดคลายเครียดผ่อนคลายในระหว่างการเดินทาง โครงการติดสติ๊กเกอร์สะท้อนแสง หรือแผ่นซีดีที่ไม่ใช่แล้วให้กับรถยนต์ที่ใช้ในการเกษตร



ภาพที่ 4 การให้ความรู้และประชาสัมพันธ์การลดอุบัติเหตุ

มีการประชาสัมพันธ์การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ การแนะนำเส้นทาง รวมทั้งรับฟังปัญหาของประชาชนในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยให้หัวหน้าสถานีตำรวจทุกแห่งหรือผู้แทนออกสื่อประชาสัมพันธ์ทางวิทยุกระจายเสียงในพื้นที่ตลอดช่วงเทศกาลสำคัญ ซึ่งได้รับการตอบรับจากประชาชนในพื้นที่เป็นอย่างดี



ภาพที่ 5 การประชาสัมพันธ์การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

การมีส่วนร่วมของประชาชน (Empowerment)

การทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ในสายตาของประชาชนมักถูกมองในแง่ลบ โดยคิดว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจกดดันแก่กล้า หรือมีผลประโยชน์ตอบแทน ดังนั้นเมื่อมีการบังคับใช้กฎหมายโดยเคร่งครัด มักไม่ได้รับความร่วมมือจากประชาชน หรือมีเสียงสะท้อนเป็นการตัดพ้อต่อว่า นอกจากนี้ในบางครั้งการแก้ไขปัญหาจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจเอง อาจไม่ตรงกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่

ตำรวจภูธรภาค 4 จึงได้มีการส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรตั้งแต่ระดับหมู่บ้าน หรือชุมชนของตนเอง โดยมีการจัดตั้งอาสาสมัครตำรวจบ้าน ร่วมปฏิบัติงานเป็นผลให้สามารถลดอุบัติเหตุทางถนน เป็นจำนวนมาก เช่น สถานีตำรวจในระดับอำเภอ มีชุดปฏิบัติการจำนวน 20 ชุด ใน 1 ชุด มีประชาชนเข้าร่วม 30 คน รวมมีประชาชนเข้าร่วม 600 คน ส่วนสถานีตำรวจในระดับรองลงไป มีชุดปฏิบัติการจำนวน 15 ชุด และ 10 ชุด ตามลำดับ

โดยรวมแล้วตำรวจภูธรภาค 4 มีสถานีตำรวจในสังกัด 248 สถานี มีประชาชนเข้าร่วมไม่น้อยกว่า 120,000 คน ทำหน้าที่เป็นอาสาสมัครจราจรในการเข้าไปพูดคุยกับประชาชนในพื้นที่ เพื่อเป็นการประชาสัมพันธ์ และจัดการจราจรในเส้นทางหลักและเส้นทางรองของหมู่บ้าน โดยมุ่งเน้นการกระทำทุกวิถีทางให้สามารถลดอุบัติเหตุลงให้ได้ เช่น หยุดยั้งเด็กวัยรุ่นที่ขับรถขณะเมาสุรา หรือขับรถด้วยความคึกคะนอง อาสาสมัครจะทำการหยุดรถไว้ก่อนแล้วอบรม จากนั้นจึงนำตัวส่งผู้ปกครอง หรือส่งตัวเด็กวัยรุ่นเหล่านั้นกลับบ้านพัก นอกจากนี้ยังได้อำนวยความสะดวกผู้ที่มีความเดือดร้อนไม่สามารถหารถกลับบ้านได้ หรือไม่รู้เส้นทาง ก็จะแนะนำเส้นทางหรือจัดหารถส่งถึงบ้าน



ภาพที่ 6 การส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร

นอกจากนี้ยังได้รับความร่วมมือจากประชาชนทั่วไปในการนำรถจักรยานยนต์ของบุตรหลานที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนมาฝากไว้ที่สถานีตำรวจ ในห้วงเทศกาลสำคัญ พบว่ามีจำนวนผู้นำรถจักรยานยนต์มาฝากไว้ที่สถานีตำรวจถึง 121,764 คัน ซึ่งการดำเนินงานดังกล่าวเป็นการตัดต้นตอของปัญหาอุบัติเหตุ

การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบรรเทาปัญหาอุบัติเหตุจราจรนี้ได้รับการตอบรับอย่างดี โดยเห็นได้จากความร่วมมือของโรงงานในพื้นที่ที่มีลูกจ้างนำรถจักรยานยนต์มาฝากไว้ที่โรงงาน ในห้วงเทศกาลสำคัญ นอกจากโรงงานแล้ว ผู้ประกอบการรถบรรทุกทุกขนาดใหญ่ ได้ให้ความร่วมมือ โดยงดวิ่งบรรทุกสินค้า หรือพืชผลทางการเกษตรในห้วงเทศกาล นอกจากนี้ยังได้มีการจัดระเบียบรถบรรทุกทุกขนาดใหญ่ โดยการขอความร่วมมือ

โรงงานที่เป็นจุดปลายทางรับสินค้า ให้กำหนดมาตรฐานในการบรรทุกทุกสินค้า เช่น ไม่ให้บรรทุกสูงเกิน ท้ายยาวเกิน โดยการตั้งอุปกรณ์วัดความสูง



ภาพที่ 7 การฝากรถไว้กับตำรวจ

ปัจจัยที่สำคัญในการเกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งมีความรุนแรงไม่น้อยกว่าเมาแล้วขับคือ การร่งวง หรือหลับในในขณะที่ขับรถ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีเครื่องมือตรวจวัดความร่งวง และยังไม่มีความหมายมาบังคับใช้ในการจับร่งวงแล้วขับอย่างเป็นทางการได้ เพียงแก้ไขความร่งวงของผู้ที่ขับซึ่งยาวนานพาหนะด้วยการขอความร่วมมือจากสถานศึกษาหรือสถานเอนกนาศัย จัดนักศึกษาหรือหมอนวดแผนโบราณ ให้บริการนวดคลายเครียด และแจกเครื่องดื่ม แก่ผู้ขับซึ่ง ณ จุดพักรถ หรือจุดบริการประชาชน ซึ่งมีผู้มาใช้บริการหลายคน



ภาพที่ 8 การให้บริการนวดคลายเครียด และแจกเครื่องดื่ม แก่ผู้ขับซึ่ง ณ จุดพักรถ

พื้นที่รับผิดชอบตำรวจภูธรภาค 4 ส่วนมากเป็นเขตชนบท ราษฎรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพทางการเกษตร ใช้รถยนต์อีแต่น รถไถนา มาวิ่งบนถนนในยามค่ำคืนจำนวนมาก เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรขึ้นได้ อย่างไรก็ตาม การห้ามไม่ให้นำรถดังกล่าวมาวิ่งบนถนนเป็นสิ่งที่ทำได้ยาก เพราะเป็นวิถีชีวิตของเกษตรกร ตำรวจภูธรภาค 4 จึงป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยการขอความร่วมมือประชาชนมิให้ขับรถในเวลากลางคืน และให้ติดสติ๊กเกอร์สะท้อนแสง หรือแผ่นซีดีสะท้อนแสงบริเวณท้ายรถ เพื่อเป็นการป้องกันเกิดอุบัติเหตุ โดยได้รับการสนับสนุนจากภาคเอกชน และประชาชนโดยทั่วไปเป็นอย่างดี เห็นได้ว่ามีผู้ใช้สติ๊กเกอร์สะท้อนแสง หรือแผ่นซีดีสะท้อนแสงบริเวณท้ายรถ จำนวนถึง 40,000 แผ่น



ภาพที่ 9 การติดสติ๊กเกอร์ หรือแผ่นซีดีสะท้อนแสงท้ายรถ เพื่อป้องกันเกิดอุบัติเหตุ

เพื่อเป็นการบำรุงขวัญกับอาสาสมัครที่ร่วมปฏิบัติหน้าที่กับตำรวจ และเพื่อจูงใจให้ประชาชนมาร่วมเป็นอาสาสมัครช่วยเหลืองานด้านการจราจรของตำรวจมากขึ้นนั้น ตำรวจภูธรภาค 4 ได้มีการมอบใบประกาศเกียรติคุณให้กับประชาชนทั่วไปที่ให้การสนับสนุนหรือมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน



ภาพที่ 10 การมอบใบประกาศเกียรติคุณให้กับประชาชน การติดตามประเมินผล (Evaluation)

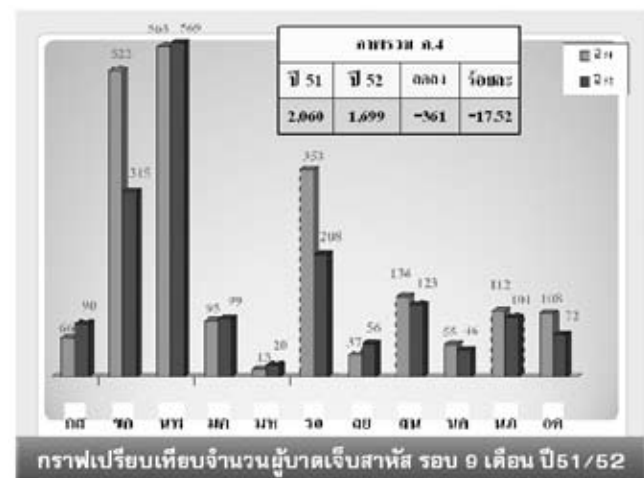
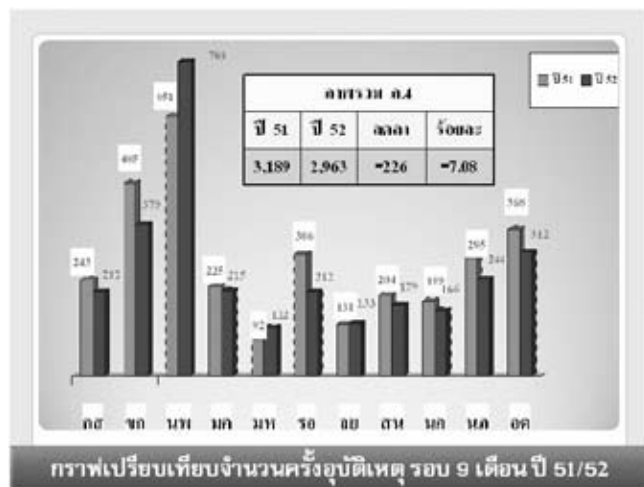
หากการติดตามประเมินผล การปฏิบัติงาน จรรยาไม่เป็นระบบ ขาดการนำข้อมูลมาใช้ จะทำให้ แก้ไขปัญหาไม่ตรงจุด ไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ทัน ท่วงที

ตำรวจภูธรภาค 4 ร่วมกับผู้เชี่ยวชาญเขียน โปรแกรมสำเร็จรูป ผ่านทางเทคโนโลยีสารสนเทศ แบบ รายงานเวลาปัจจุบัน (Real-time Report) สำหรับใช้ในการ บันทึกและรายงานข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจราจร โดย เมื่อหน่วยงานในสังกัดบันทึกข้อมูลเสร็จแล้ว ผู้บังคับบัญชาทั้งในพื้นที่และนอกพื้นที่สามารถทราบข้อมูลดังกล่าวได้ทันที สามารถวิเคราะห์ข้อมูล ประเมิน สถานการณ์ ออกมาตรการและแก้ไขปัญหาจราจรได้ อย่างรวดเร็ว และตรงจุด

การวิเคราะห์และกำหนดจุดที่เกิดอุบัติเหตุใน โปรแกรม E-map ของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ทำให้สามารถมองเห็นภาพรวมของการเกิดอุบัติเหตุ และสามารถกำหนดโครงข่ายในการแก้ไขปัญหาการเกิด อุบัติเหตุจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ตำรวจ ภูธรภาค 4 ยังได้มีการประชุม วิเคราะห์ ประเมิน สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะใน ห้วงเทศกาลสำคัญจะมีการประชุมทุกเช้าในเวลา 09.00 น. ทำให้ทราบปัญหาการปฏิบัติงาน ทราบข้อมูลการเกิด อุบัติเหตุ นำมาวิเคราะห์และออกมาตรการในการแก้ไข ในแต่ละวันโดยทันที

สรุป

โครงการกวดขันวินัยจราจร ทำให้ตำรวจภูธร ภาค 4 สามารถลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุเมื่อเปรียบ เทียบกับปีที่ผ่านมา คือ ปี 2551 เกิดอุบัติเหตุ 3,189 ราย ปี 2552 เกิดอุบัติเหตุ 2,963 ราย ลดลง 226 ราย คิดเป็น ร้อยละ 7.08 จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส ปี 2551 บาดเจ็บ 2,060 ราย ปี 2552 บาดเจ็บ 1,699 ราย ลดลง 361 ราย คิดเป็นร้อยละ 17.52 และจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ จราจร ปี 2551 เสียชีวิต 1,351 ราย ปี 2552 เสียชีวิต 1,258 ราย ลดลง 93 ราย คิดเป็นร้อยละ 6.88



ภาพที่ 11 สถิติการเกิดอุบัติเหตุเมื่อเปรียบเทียบ

จากตัวเลขข้างต้น แสดงให้เห็นว่ากองบัญชาการ ตำรวจภูธรภาค 4 ได้ดำเนินงานในการแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุจราจรมาถูกทาง โดยแนวทางหรือมาตรการที่ได้ นำเสนอข้างต้นจะสร้างความสัมฤทธิ์ผลในการแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุจราจรมากยิ่งขึ้น หากมีการนำไปใช้ใน ทุกพื้นที่อย่างกว้างขวาง เพื่อพัฒนางานจราจร ให้เกิด ประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนในสังคมต่อไป

การกวดขันวินัยจราจร กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดนครราชสีมา

พันตำรวจเอกภูธร อรรถกวิน

รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดนครราชสีมา ผู้รับผิดชอบงานจราจร ตามโครงการ 365 วันอันตราย

อุบัติเหตุจราจรสร้างความเสียหายได้ทุกวัน ไม่เฉพาะแค่ 7 วันอันตรายเท่านั้น โครงการ 365 วันอันตรายหยุดการตายด้วยวินัยในรอบ 9 เดือนที่ผ่านมา ได้กระตุ้นให้ประชาชนมีจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎหมาย สามารถลดอุบัติเหตุและความสูญเสียเป็นอย่างมาก ซึ่งบทเรียนและประสบการณ์ที่ได้ดำเนินการที่ผ่านมา สามารถนำมาถ่ายทอดได้ดังนี้



Enforcement การบังคับใช้กฎหมาย เน้นที่ 3ม. 2ข. 1ร.

หลักการ

สถานีตำรวจภูธรเมืองนครราชสีมา ได้ยึดแนวทางของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ บูรณาการร่วมกับแผนของตำรวจภูธรจังหวัดนครราชสีมา และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จังหวัดนครราชสีมา โดยใช้กลยุทธ์ 6 E 1S หรือ KORAT MODEL เป็นหลักการดำเนินงานดังนี้

Empowerment

หลักการข้อที่ 1 การมีส่วนร่วม โดยบูรณาการเจ้าหน้าที่ตำรวจ กับภาคีอื่นๆ เช่น คณะกรรมการอุบัติเหตุระดับจังหวัดฯ ประกอบด้วย

1. บูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนกำหนดปฏิทินการปฏิบัติภารกิจที่จะมอบหมาย ตามห้วงเวลา
2. จัดประชุมเครือข่ายอุบัติเหตุหลัก
3. จัดประชุมเครือข่ายระดับ อำเภอ ตำบล เทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล อาสาสมัคร มูลนิธิ เอกชน
4. บูรณาการงบประมาณ มอบอำนาจการบริหารงบประมาณ



Engineering

หลักการข้อที่ 2 วิศวกรรมจราจร ได้แก่การแก้ไขจุดเสี่ยงอันตรายในถนน ทางแยก ทางร่วมเป็นยุทธศาสตร์การปรับปรุงแก้ไขถนนอันตราย เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอีก รวมทั้งการจัดทำข้อมูลเส้นทางและสถานที่บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยเพื่อหาสาเหตุและวิธีแก้ไข

Enforcement

หลักการข้อที่ 3 การบังคับใช้กฎหมาย เน้นการตรวจจับความผิด 3 ม 2 ข 1 ร

- 3 ม. เมาไม่ขับ หมวกนิรภัย มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย
- 2 ข. เข็มขัดนิรภัย ใบขับขี่
- 1 ร. ขับรถด้วยความเร็วตามกฎหมายกำหนด การกวดขันจับกุม มีสถิติเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก โดยสามารถเปรียบเทียบระหว่าง ปี 2551 และ 2552 ของรอบ 9 เดือนโครงการ 365 วันอันตรายปีดังกล่าว



สถิติการจับกุม 3 ม. 2 ข. 1 ร.

ลำดับ	ข้อหา	ปี 51	ปี 52	เพิ่ม / ลด	ร้อยละ
1	ไม่สวมหมวกนิรภัย	53,715	116,459	62,744	54
2	ขับรถในขณะเมาสุรา	2,257	2,434	177	7
3	อุปกรณ์ส่วนควบรถจักรยานยนต์ไม่ถูกต้อง	10,577	55,906	45,329	81
4	ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	9,702	39,041	29,339	75
5	ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด	790	8,236	7,446	90
6	ไม่มีใบอนุญาตขับขี่	16,927	45,042	28,115	62
รวม		93,968	267,118	173,150	65

Education

หลักการข้อที่ 4 การให้ความรู้ ดำเนินการอบรม วินัยจราจร จัดนิทรรศการ ประชาสัมพันธ์และส่งเสริม ชมรมสร้างวินัยฯ เป็นการให้ความรู้ความเข้าใจการใช้รถ ใช้ถนนอย่างปลอดภัยแก่ประชาชน เพื่อสร้างวินัย เกิด การมีส่วนร่วมและตระหนักถึงอันตรายจากการขับขี่ มีการประชาสัมพันธ์ผ่านเครือข่ายวิทยุชุมชน หอกระจายข่าว วิทยุ สวท. 105.25 Mhz การรายงานสภาพการจราจรทางวิทยุ FM 105.25, 95.75 MHz AM 729 KHz ทุกวัน รวมถึงขอความร่วมมือสมาคมผู้ประกอบการรถ บรรทุกหยุดการขนส่งสินค้าช่วงเทศกาล

EMS

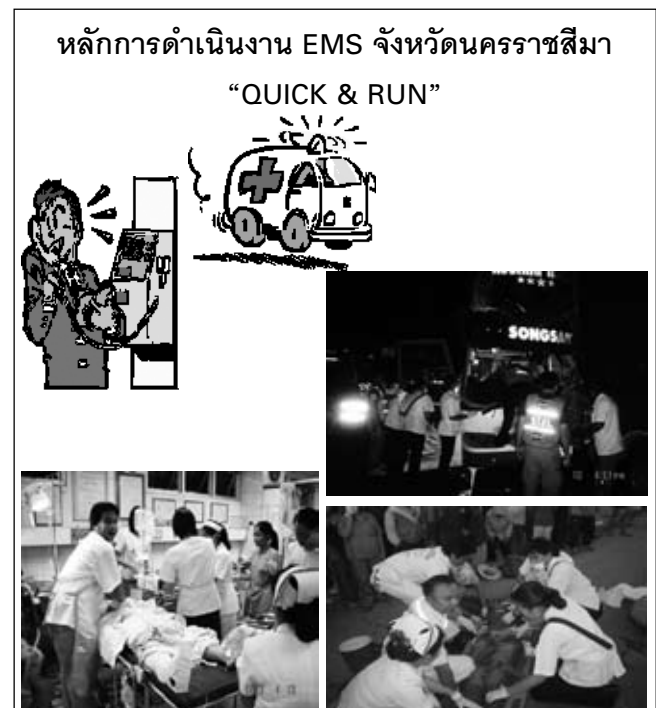
หลักการข้อที่ 5 การแพทย์ฉุกเฉิน ดำเนินการ โดยใช้นโยบาย QUICK & RUN เป็นยุทธศาสตร์ที่ให้ความสำคัญกับการรักษาพยาบาลประชาชนผู้ได้รับ บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ในที่เกิดเหตุอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการจัดหาวัสดุอุปกรณ์ ที่มีความ จำเป็นในการรักษาพยาบาล

Evaluation

หลักการข้อที่ 6 การประเมินผล ดำเนินการ ปรับปรุงรายงาน ประเมินผลโดยระบบ IT/Service online เป็นจัดระบบประเมินผล เพื่อสามารถควบคุม และชี้วัด

การปฏิบัติงานตามมาตรการต่างๆ ให้ผู้บริหารได้ทราบ นำข้อมูลไปกำหนดนโยบายและสั่งการแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุ ทางถนน ประกอบด้วย

1. รายงานข้อมูลผ่านระบบ Internet
2. การรายงานสภาพการจราจรผ่านระบบ อินเทอร์เน็ต
3. การประเมินผลจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น
4. การวิเคราะห์จุดเกิดเหตุ



Service

หลักการข้อที่ 8 การให้บริการ ดำเนินการโดยจัดตั้งจุดให้บริการร่วม เฉพาะช่วงเทศกาล ประกอบด้วย

1. จัดจุดบริการในเส้นทางสายหลัก สายรองที่มีปริมาณการจราจรมาก
2. แนะนำเส้นทางจราจร ทางเลี่ยง ทางลัด
3. อำนวยความสะดวกด้านการจราจรระบายนรถ
4. ช่วยเหลือซ่อมแซมลากจูงรถเสียในระหว่างการเดินทาง
5. บริการนำดื่ม ที่พักรถ นวดคลายเมื่อย แก้ง่วง



สถิติการเกิดอุบัติเหตุ จราจร

การเกิดอุบัติเหตุจราจรของ ภ. จว.นครราชสีมา ในรอบ 9 เดือนของโครงการ 365 วันอันตราย เปรียบเทียบระหว่างปี 2551 และ 2552 ปรากฏดังนี้



	2551	2552	เพิ่ม/ลด	ร้อยละ
รับแจ้ง	1,228	744	-484	-39.42
เสียชีวิต	441	279	-162	-36.73
สาหัส	903	386	-517	-57.25
บาดเจ็บเล็กน้อย	645	697	52	8.06

จากสถิติข้างต้นจะเห็นได้ว่า ตลอดระยะเวลา 9 เดือนที่ผ่านมา โดยมีการบังคับใช้กฎหมายเข้มงวด และใช้มาตรการต่างๆ สนับสนุน ทำให้อุบัติเหตุลดลงจากปีก่อนถึง 39.42 %

การเสียชีวิตลดลงได้ถึง 36.73% และบาดเจ็บสาหัสลดลง 57.25% คงมีเพียงบาดเจ็บเล็กน้อยเท่านั้นที่

ปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่ก่อให้เกิดตรงจุด

พันตำรวจเอกจักรชัย สาริกาพันธ์

รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดชุมพร ผู้รับผิดชอบงานจราจรตามโครงการ 365 วันอันตราย

ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย มีผู้เสียชีวิตมากเป็นอันดับที่ 2 รองจากการเสียชีวิตด้วยโรคหัวใจ แต่ละปีมีผู้ได้รับบาดเจ็บและพิการสูญเสียอวัยวะจำนวนมาก กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดชุมพร มีประสบการณ์การลดอุบัติเหตุโดยใช้การบังคับใช้กฎหมาย จากการใช้ข้อมูลจุดเสี่ยงระดับกองบังคับการ ซึ่งสามารถลดสถิติอุบัติเหตุได้อย่างตรงจุด สามารถนำประสบการณ์ระดับกองบังคับการมาถ่ายทอดได้ดังนี้

หลักการ

หลักการลดอุบัติเหตุจราจรของกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดชุมพร อาศัยองค์ความรู้ที่ได้จากการใช้หลักการสำคัญ 2 ประการ เพื่อให้สถานีตำรวจปฏิบัติคือ

1. การศึกษาให้เข้าใจถึงสาเหตุที่แท้จริงของอุบัติเหตุทางถนนแต่ละราย
2. การค้นหาวิธีการหรือมาตรการสำหรับใช้แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุโดยตรงและเหมาะสมกับสาเหตุแห่งปัญหานั้น ๆ

แนวทางปฏิบัติ

เมื่อศึกษาเข้าใจถึงสาเหตุในข้อ 1. แล้วการค้นหาวิธีปฏิบัติในข้อ 2. สามารถกระทำได้โดยได้กำหนดมาตรการและขั้นตอนสำหรับสถานีตำรวจในการดำเนินงานไว้ คือ

1. กำหนดพื้นที่ให้เป็นเขตควบคุมวินัยจราจร โดยใช้มาตรการควบคุมบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดเป็นพิเศษ
2. จัดวางกำลังตำรวจในบริเวณที่เป็นจุดเสี่ยงหรืออันตรายเป็นพิเศษ โดยปรากฏตัวออกทำงานกวดขันวินัยจราจรบริเวณที่มีผู้เสียชีวิตหรือบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำซากบ่อยครั้ง
3. จัดตั้งจุดตรวจ จุดสกัดอย่างเป็นระบบ มีความคล่องตัวและสามารถเคลื่อนย้ายไปปฏิบัติงานกับจุดใด เวลาใดได้ทันที เพื่อกวดขันจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย โดยเน้นความผิดในลักษณะที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจร มีการทำงานที่คาดเดายาก ย้ายจุดตรวจอยู่เสมอ ทำให้

ประชาชนเห็นว่าเสี่ยงที่จะถูกตรวจจับได้หากกระทำผิดจนไม่กล้ากระทำ

4. จัดชุดปฏิบัติการตระเวนตรวจจับผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร โดยเน้น ก.) กวดขันการจับกุมผู้ขับซิ่งรถเร็วหรือนำหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายได้ และเน้น ข.) กวดขันการจับกุมผู้ขับซิ่งรถขณะเมาสุรา ตามนโยบายของกองพัฒนาการจราจร โดยมีตัวชี้วัด คือ ลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ สถิติการจับกุมข้อหาซิ่งรถเร็ว เมาสุรา ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ฯลฯ

ยุทธศาสตร์การทำงาน

ก่อนการทำงานกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดชุมพร ได้ศึกษากรอบนโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2551 - 2552 ข้อ 4 ด้านบริการประชาชน ให้ลดอุบัติเหตุและความเสียหายจากอุบัติเหตุจราจร โดยการนำมาตรการด้านการกวดขันวินัยจราจร การรณรงค์ปลูกฝังค่านิยม การประชาสัมพันธ์ การกวดขันจับกุมผู้กระผิดและการให้บริการด้านจราจร

กองพัฒนาการจราจรและบริการประชาชน ได้กำหนดยุทธศาสตร์ในการดำเนินการตามโครงการ 365 วันอันตราย เป็น 4 ยุทธศาสตร์ คือ

1. Enforcement
2. Engineering
3. Education
4. Empowerment

การจัดทำข้อมูล

กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดชุมพร ได้นำแนวทางหรือยุทธศาสตร์ทั้ง 4 ด้านนี้มาศึกษาและพิจารณาเพื่อที่จะกำหนดเป็นแผนงานให้ผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ใช้เป็นแนวทางการทำงาน เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิต การแปลงยุทธศาสตร์ระดับกองบังคับการสู่ผู้ปฏิบัติในระดับสถานีตำรวจ ได้มีการประชุมชี้แจงให้เน้นหนักในเรื่องข้อมูลดังนี้

1. ต้องทราบข้อมูลรายละเอียดการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมาในรอบทุกๆ 3 เดือน เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นในการศึกษาและวิเคราะห์ปัญหา

2. กรรมวิธีในการเก็บข้อมูล คือ ให้นักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบเจ้าของคดีที่เกิดขึ้นอุบัติเหตุทำการปักหมุด(Plot) จุดที่เกิดเหตุ ของแต่ละครั้งลงในแผนที่อุบัติเหตุจราจรของสถานี โดยจุดเกิดเหตุแต่ละจุดจะใช้สัญลักษณ์ที่ต่างกัน เช่น เสียชีวิตเป็นจุดสีดำ บาดเจ็บเป็นจุดสีแดง ไม่มีการบาดเจ็บเป็นจุดสีขาว

การปฏิบัติ (Action)

ส่วนที่สำคัญคือกองบังคับการจะรวบรวมข้อมูลจากหมุดที่ปักทุกสถานี และดูหมุดที่ปักในภาพรวมของจังหวัด เน้นการวิเคราะห์กลุ่มสีต่างๆ เพื่อดูความหนาแน่น (density) ของการเกิดอุบัติเหตุ โดยสามารถที่จะวิเคราะห์ได้ว่าบริเวณถนนใดได้มีการเกิดอุบัติเหตุชนกับบ่อยครั้งหรือซ้ำซาก และเกิดเหตุบ่อยครั้งในเวลาใด กองบังคับการก็จะแจ้งให้หัวหน้าสถานีตำรวจรับทราบโดยตรง เพื่อไปดำเนินการศึกษาปัญหาหรือสาเหตุบริเวณนั้น การแจ้งแก่หัวหน้าสถานีทำให้เกิดการตื่นตัว มีการกำกับการทำงานจากผู้มีอำนาจสูงสุดของสถานี และเจ้าหน้าที่ระดับล่างเห็นความสำคัญ เพื่อให้เกิดการปฏิบัติ (Action) โดยทันที การปฏิบัติของหัวหน้าสถานีตำรวจ อาจมีได้หลายวิธี เช่น ดำเนินการกวดขันวินัยจราจร หรือแก้ไขสภาพถนน ป้ายหรือสัญญาณจราจร ฯ

การประชุมชี้แจง

นอกจากนี้กองบังคับการ ยังได้เรียกเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ รองผู้กำกับ สารวัตร รองสารวัตรฯ มาประชุมชี้แจงทำความเข้าใจและให้ไปดำเนินการตามแนวทางที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้กำหนด และแนวทางปฏิบัติของภูธรจังหวัด เช่น การกำหนดพื้นที่เป็นเขตควบคุมวินัยจราจร การวางกำลังตำรวจบริเวณที่เกิดเหตุ การตั้งจุดตรวจ การจัดชุดปฏิบัติการลาดตระเวนจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร การประสานกับแขวงทางหลวงหรือทางหลวงชนบทให้ปรับปรุงสภาพถนนหรือแก้ไขปัญหาสัญญาณจราจรให้เรียบร้อย ฯลฯ โดยทั้งหมดนี้วิธีการที่เป็นสิ่งสำคัญที่ขาดไม่ได้คือกลุ่มงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ การกำหนดเขตวินัยจราจร การตั้งจุดตรวจฯ ที่จะต้องก่อนและเป็นหลัก โดยมีงานด้านวิศวกรรมมาเป็นตัวเสริม การประชุมชี้แจงทำให้เจ้า

หน้าที่ตำรวจทั้งสายงานจราจรและป้องกันปราบปรามอาชญากรรม จากสถานีอื่นๆ นอกจากอำเภอเมืองที่มาประชุม ได้เข้าใจการทำงานและเห็นความสำคัญ

ข้อสังเกต

ข้อสังเกต คือ การเน้นหนักด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) เมื่อใช้อย่างถูกต้อง ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ต้องดำเนินการด้านอื่นที่ไม่ใช่หน้าที่ เช่น การรณรงค์ การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ ไปพร้อมกันด้วย ซึ่งอาจจะเป็นข้อดีสำหรับกองบังคับการหรือสถานีตำรวจขนาดเล็กที่ขาดแคลนงบประมาณ ไม่สามารถหาเงินด้านการให้ความรู้ (Education) ได้ โดยให้ทำงานเข้มข้นในเรื่องหน้าที่ตำรวจก่อน ปรากฏผลว่าได้ผลดีเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว จึงอาจสรุปได้ว่าการบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพต่อพฤติกรรมประชาชนสูงและตรงเป้าหมายที่สุด

จากการดำเนินการตามขั้นตอนและกรรมวิธีดังกล่าวแล้ว ได้ผลเป็นที่น่าพึงพอใจ ตลอดระยะเวลา 9 เดือนที่ผ่านมาของโครงการกวดขันวินัยจราจรและลดอุบัติเหตุทั่วประเทศ ปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นตามถนนในพื้นที่จังหวัดชุมพร ปรากฏว่า ลดลงอย่างเห็นได้ชัด จำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บเล็กน้อยหรือสาหัสลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับในห้วง 9 เดือนเดียวกันของปี พ.ศ.2551 ในพื้นที่จังหวัดชุมพร มีผลดังนี้

การปฏิบัติรอบไตรมาสที่ 1			
ระหว่าง ส.ค. – ต.ค.50 กับ ส.ค. – ต.ค.51			
	ส.ค.50 – ต.ค.50	ส.ค.51 – ต.ค.51	เพิ่ม/ลด
จำนวนอุบัติเหตุที่รับแจ้ง (ครั้ง)	157	110	-47
จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)	41	48	+7
จำนวนผู้รับบาดเจ็บสาหัส	26	40	+14
จำนวนผู้รับบาดเจ็บเล็กน้อย	220	106	-114

การปฏิบัติรอบไตรมาสที่ 2			
ระหว่าง พ.ย.50 – ม.ค.51 กับ พ.ย.51 – ม.ค.52			
	พ.ย.50 – ม.ค.51	พ.ย.51 – ม.ค.52	เพิ่ม/ลด
จำนวนอุบัติเหตุที่รับแจ้ง (ครั้ง)	153	103	-50
จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)	44	42	-2
จำนวนผู้รับบาดเจ็บสาหัส	25	16	-9
จำนวนผู้รับบาดเจ็บเล็กน้อย	155	116	-39

การปฏิบัติรอบไตรมาสที่ 3			
ระหว่าง ก.พ.51 – เม.ย.51 กับ ก.พ. – เม.ย.52			
	ก.พ.51 – เม.ย.51	ก.พ.52 – เม.ย.52	เพิ่ม/ลด
จำนวนอุบัติเหตุที่รับแจ้ง (ครั้ง)	152	92	-60
จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)	54	39	-15
จำนวนผู้รับบาดเจ็บสาหัส	148	14	-134
จำนวนผู้รับบาดเจ็บเล็กน้อย	188	95	-93

จากสถิติข้างต้นจะเห็นได้ว่า อุบัติเหตุในช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนลดลง ทุกระยะ 3 เดือน ในระดับสูงอย่างเห็นได้ชัด นอกจากนั้นหากเปรียบเทียบการลดลงของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรในปีเดียวกัน แต่คนละ

ไตรมาส ระหว่างไตรมาสที่ 1 กับ ไตรมาสที่ 2 และไตรมาสที่ 2 กับไตรมาสที่ 3 ซึ่งจะเห็นได้ว่าสถิติการเกิดอุบัติเหตุจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บก็ลดลงเป็นลำดับเช่นกัน

การเกิดอุบัติเหตุระหว่างไตรมาส 1 กับไตรมาส 2			
ส.ค.51 – ต.ค.51 กับ พ.ย.51 – ม.ค.52			
	ไตรมาส 1 (ส.ค.51- ต.ค.51)	ไตรมาส 2 (พ.ย.51 - ม.ค.52)	เพิ่ม/ลด
จำนวนอุบัติเหตุที่รับแจ้ง (ครั้ง)	110	103	-7
จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)	48	42	-2
จำนวนผู้รับบาดเจ็บสาหัส	40	16	-14
จำนวนผู้รับบาดเจ็บเล็กน้อย	106	116	+10

การเกิดอุบัติเหตุระหว่างไตรมาส 2 กับไตรมาส 3			
พ.ย.51 – ม.ค.52 กับ ก.พ.52 – เม.ย.52			
	ไตรมาส 2 (พ.ย.51- ม.ค.52)	ไตรมาส 3 (ก.พ.52 - เม.ย.52)	เพิ่ม/ลด
จำนวนอุบัติเหตุที่รับแจ้ง (ครั้ง)	103	92	-11
จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)	42	39	-3
จำนวนผู้รับบาดเจ็บสาหัส	16	14	-2
จำนวนผู้รับบาดเจ็บเล็กน้อย	116	95	-21

ตัวอย่าง

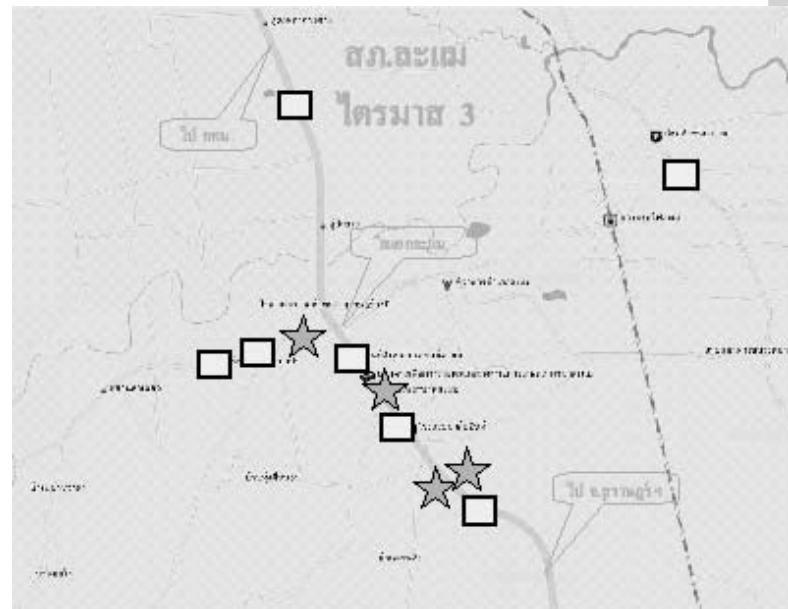
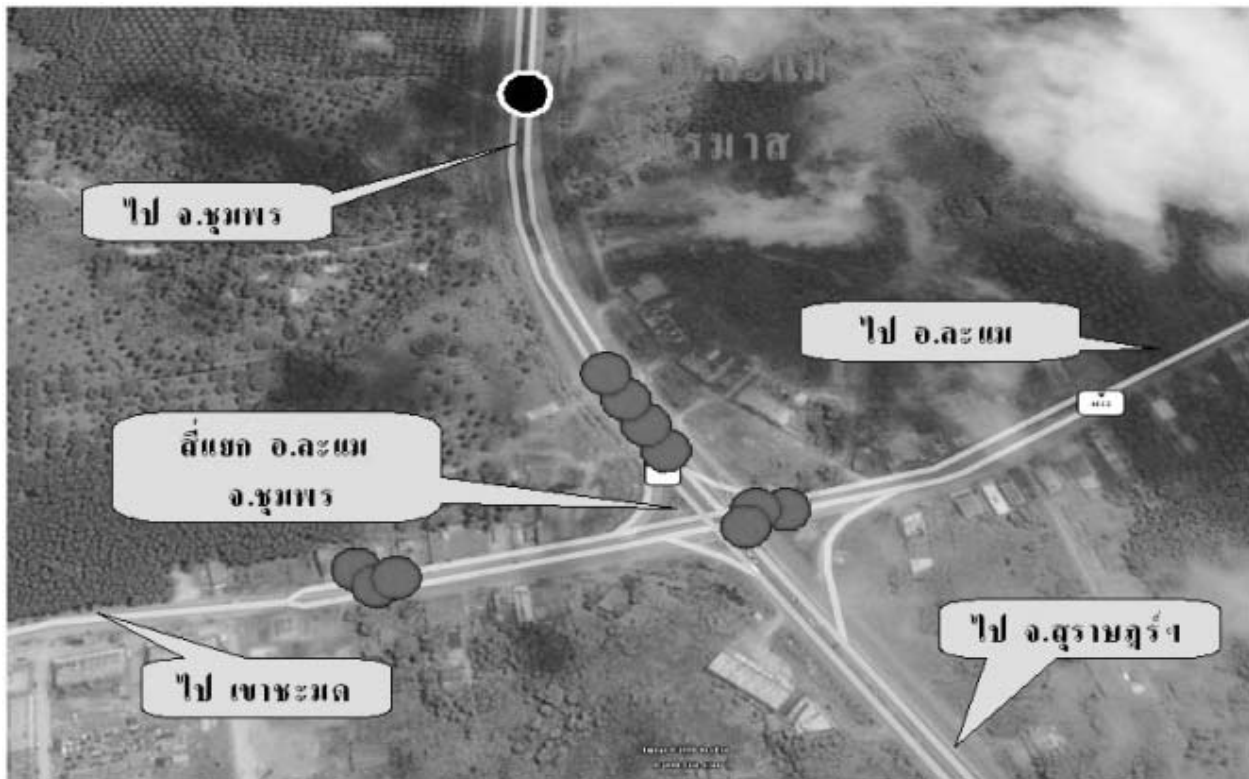
ตัวอย่างบริเวณพื้นที่ที่มีปัญหาและได้ดำเนินการแก้ไขปัญหามาตามแนวทางที่เสนอสามารถลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุได้ เปรียบเทียบทีละไตรมาส ดังนี้

สภ.เมืองชุมพร บริเวณสี่แยกปฐมพร



ไตรมาสที่ 3 บริเวณสี่แยกปฐมพร

จะเห็นได้จากไตรมาสที่ 1 มีการเสียชีวิต 3 บาดเจ็บ 2 ราย บริเวณสี่แยกปฐมพร ซึ่งตามประวัติมีการเกิดอุบัติเหตุบริเวณดังกล่าวอยู่เสมอมาเป็นเวลานาน เมื่อถึงไตรมาสที่ 2 สี่แยกปฐมพร ไม่มีการเสียชีวิต แต่มีการบาดเจ็บ 2 ราย ที่จุดอื่น และไตรมาสที่ 3 ไม่เกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้น



สภ.ละแม บริเวณสี่แยกละแม

จากภาพ จะเห็นได้ว่าบริเวณสี่แยกละแม จ.ชุมพร ไตรมาสที่ 1 มีผู้เสียชีวิต 1 ราย บาดเจ็บ 10 รายเกิดขึ้นหลายจุดด้วยกัน ไตรมาสที่ 2 ไม่มีการเสียชีวิต ยังมีการบาดเจ็บ 4 ราย แต่เมื่อถึงไตรมาสที่ 3 เมื่อมีการดำเนินการต่อเนื่อง ปรากฏว่า ไม่มีการเสียชีวิต และบาดเจ็บอีก

โดยสรุป แนวทางการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรของตำรวจจังหวัดชุมพร ที่เน้นการใช้บังคับกฎหมายบริเวณจุดเสี่ยง และในช่วงเวลาที่จะเกิดเหตุ มากกว่า

ดำเนินการเน้นหนักด้วย E อื่นๆ เช่น Education การรณรงค์ หรือไหมประชาสัมพันธ์ ได้เดินมาถูกทาง ประหยัด ตรงเป้าหมายที่สุด แนวทางดังกล่าวนี้น่าจะเป็นประโยชน์ และเป็นเครื่องมือสำคัญในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติต่อไป

ยุทธวิธีการตรวจจับรถแข่ง กองบังคับการตำรวจนครบาล 3

พันตำรวจเอก มานัส ศัตตกุล

รองผู้บังคับการตำรวจนครบาล 3 ผู้รับผิดชอบงานจราจรตามโครงการ 365 วันอันตราย

สภาพปัญหา

ด้วยกองบังคับการตำรวจนครบาล 3 ได้รับการร้องเรียนกรณีมีกลุ่มวัยรุ่นใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะแข่งรถในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต ก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน และผู้ที่พักอาศัยอยู่ใกล้เคียงบริเวณถนนสุขุมวิทวงศ์อยู่ริมขอบบริเวณดังกล่าวอยู่ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลมีนบุรี สถานีตำรวจนครบาลลำผักชี สถานีตำรวจนครบาลคลองกรุง และสถานีตำรวจนครบาลหนองจอกต่อเนื่องกัน ซึ่งเดิมยังขาดการประสานงานที่ดีของเจ้าหน้าที่ตำรวจ จำเป็นที่จะต้องที่กองบังคับการจะต้องเข้ามาดำเนินการจึงจะเกิดประสิทธิภาพ

ทางการสืบสวนพฤติกรรมกรรมการแข่งรถพบว่า ในคืนวันเสาร์ของทุกๆ สัปดาห์ ระยะเวลา 22.00 น. ถึง 03.00 น. จะมีกลุ่มวัยรุ่นจำนวนหลายร้อยคนนำรถจักรยานยนต์มารวมกลุ่มกันเป็นกลุ่ม ๆ ขับขี่ และแข่งขันกัน 4 พื้นที่ ได้แก่ พื้นที่ที่ 1 บริเวณครัวฟ้าใส ถนนสุขุมวิทวงศ์ขาเข้า ในพื้นที่ของสถานีตำรวจนครบาลมีนบุรี พื้นที่ที่ 2 หน้าปั๊มน้ำมันจากถนนสุขุมวิทวงศ์ขาออก ในพื้นที่ของสถานีตำรวจนครบาลลำผักชี เงื่อนไขสำคัญคือเมื่อถูกกวาดล้างจับกุมในบริเวณพื้นที่แห่งใดแห่งหนึ่งใน 2 แห่งข้างต้น กลุ่มวัยรุ่นจะหลบหนีเข้าในเขตพื้นที่ที่ 3 ของสถานีตำรวจนครบาลคลองกรุงซึ่งเป็นพื้นที่ติดต่อกันหรือจะเปลี่ยนมาแข่งกันที่พื้นที่ที่ 4 บริเวณถนนเชื่อมสัมพันธ์ในเขตพื้นที่ของสถานีตำรวจนครบาลหนองจอก ที่ผ่านมาแต่ละสถานีตำรวจได้เข้ากดดันและจับกุมเป็นประจำมาโดยตลอด แต่ยังคงขาดการประสานการทำงานร่วมกัน จึงไม่สามารถปราบปรามการแข่งรถดังกล่าวได้อย่างเป็นรูปธรรม

เพื่อให้การแก้ไขปัญหาคแข่งรถในทางสาธารณะเป็นไปในเชิงรุก สามารถแก้ไขปัญหาได้ในระยะยาวและผู้กระทำความผิดได้รับโทษตามกฎหมาย กองบังคับการตำรวจนครบาล 3 จึงได้มีการประชุมออกแผนป้องกันปราบปรามการแข่งรถในทางสาธารณะ โดยได้สนธิกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจากทุกสถานีตำรวจจัดทำเป็นคำสั่งปฏิบัติการที่ 16/2551 ลง 15 ตุลาคม 2551 ขึ้น

การวางแผน

การวางแผนเพื่อดำเนินการแก่กลุ่มวัยรุ่นผู้แข่งรถจักรยานยนต์ กองบังคับการกำหนดให้มีการดำเนินการดังนี้

1. การสืบสวนหาข่าว เพื่อกำหนดวัน และเวลาปฏิบัติการร่วมกันในการกวาดล้างจับกุมให้เป็นรูปธรรม มอบหมายให้ สน.มีนบุรี เป็นหน่วยงานหลักในการสืบสวนหาข่าว และให้ กก.สส.บก.น.3 จัดเจ้าหน้าที่ฝ่ายสืบสวน ประสานงานด้านการข่าวกับ สน.มีนบุรี อย่างใกล้ชิด กำหนดตัวผู้รับผิดชอบการปฏิบัติให้ชัดเจน

2. สำรองจัดเตรียมกำลังพล-อุปกรณ์ สำหรับปฏิบัติงานให้พร้อม และพอเพียงสำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการออกปฏิบัติงาน เช่น กล้องบันทึกภาพนิ่ง ภาพเคลื่อนไหว เสื้อสะท้อนแสง กรวยยาง สัญญาณไฟวับ วาบ ญาญแจมือ ยานพาหนะ เจ้าหน้าที่อาสาสมัคร ฯลฯ โดยก่อนการออกปฏิบัติงานร่วมกันได้จัดให้มีการประชุมชี้แจงภารกิจข้อกฎหมายให้เจ้าหน้าที่ตำรวจ ชักซ้อมการปฏิบัติ และสั่งการในแต่ละจุดให้ชัดเจน

3. การกำหนดแนวทางปฏิบัติ ในช่วงเวลาที่มีการรวมตัวกันของกลุ่มวัยรุ่น ให้จัดชุดสกัดกั้น จำนวน 4 ชุด ออกตั้งจุดตรวจค้นในถนนสุขุมวิทวงศ์ พื้นที่ที่ 1 และ 2 ด้านขาเข้า 2 จุด และด้านขาออกอีก 2 จุด (คือฝั่งต้นทางและปลายทาง) เพื่อกดดันให้มีการเปลี่ยนไปแข่งกันในถนนเชื่อมสัมพันธ์ พื้นที่ที่ 4 ซึ่งมีแผงเหล็กกั้นบนเกาะกลางถนน และสามารถควบคุมพื้นที่ได้ง่ายกว่า โดยมีเจ้าหน้าที่ตำรวจนอกเครื่องแบบแฝงตัวเข้าไปปะปนกับกลุ่มวัยรุ่นเพื่อรายงานเหตุการณ์ให้ผู้รับผิดชอบสั่งการทราบ และเมื่อเริ่มจะมีการแข่งรถในถนนเชื่อมสัมพันธ์ ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจในชุดต่างๆ คือ “ชุดสกัดกั้น” และ “ชุดซุ่มโป่ง” ออกปฏิบัติงานตามจุดและพื้นที่ที่ได้รับมอบหมาย เพื่อจับกุมกลุ่มวัยรุ่นที่แข่งรถในทางฯ ภายในซอยเชื่อมสัมพันธ์ 16, 18 20 และ 22 พื้นที่ที่ 4 ซึ่งกำหนดเป็นพื้นที่เป้าหมาย เนื่องจากเป็นซอยเล็กและแคบ สามารถปิดล้อมจับกุมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4. ชุดปฏิบัติการร่วม ให้แบ่งมอบหน้าที่และความรับผิดชอบให้ชัดเจนดังนี้

ชุดสกัดกั้น แต่งกายเครื่องแบบตำรวจ พร้อมอุปกรณ์การตั้งจุดตรวจ อย่างน้อย 7 ชุด ชุดละอย่าง

น้อย 10 คน (อาจมีอาสาสมัครช่วยปฏิบัติงานร่วมด้วย) มีหน้าที่ในการสกัดกั้น เพื่อกดดันให้กลุ่มวัยรุ่นหลบหนีเข้าไปในพื้นที่เป้าหมายในการจับกุม คือซอยเชื่อมสัมพันธ์ 16, 18, 20 และ 22 พื้นที่ที่ 4 และสามารถจับกุมผู้กระทำความผิดด้วย ซึ่งจุดที่ต้องปฏิบัติคือ หน้าปั้มน้ำมันบางจากถนนสุขุมวิทวงค์ขาออกพื้นที่ที่ 2 ใกล้สะพานลำนกแขวกถนนสุขุมวิทวงค์ขาเข้า ถนนเชื่อมสัมพันธ์ใกล้ปากซอย 22 จุดกลับรถทุกจุดในถนนเชื่อมสัมพันธ์ระหว่างปากซอย 22 - ซอยลำไทร ปากซอยลำไทรทั้ง 2 ด้าน และจุดอื่นๆ เพิ่มเติมตามความเหมาะสม

ชุดชุดมโป่ง แต่งกายนอกเครื่องแบบ อย่างน้อย 4 ชุด ๆ ละ 10 นาย (อาจมีอาสาสมัครช่วยปฏิบัติงานร่วมด้วย) มีหน้าที่ในการคุ้ม หรือแฝงตัวกับประชาชนเพื่อเข้าจับกุมผู้กระทำความผิดในซอยเชื่อมสัมพันธ์ 16, 18, 20 และ 22 พื้นที่ที่ 4

ชุดพนักงานสอบสวน มอบหมายให้ สน.ลำผักชี เป็นหน่วยรับผิดชอบหลัก ในการจัดเตรียมพนักงานสอบสวน รดควบคุมผู้ต้องหา และอุปกรณ์ประกอบในการสอบสวนให้เพียงพอในการสอบสวน ตามระยะเวลาที่กำหนด ไม่ให้เกิดความเสียหายต่อคดีในการปฏิบัติ กำชับให้รักษาข้อมูลด้านการข่าว ระมัดระวังในการติดต่อสื่อสารอย่าให้เกิดผลกระทบต่อการปฏิบัติหน้าที่ และกำชับให้เจ้าหน้าที่ ตำรวจปฏิบัติหน้าที่อย่างระมัดระวัง เพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุหรือความเสียหายใดๆ ต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินขึ้น

นวัตกรรมการทำงาน

เป้าหมายในการทำงานในเรื่องนี้คือมีการจับกุมได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยมีความเรียบร้อยปลอดภัย เลือกรูปแบบปฏิบัติงานโดยการบูรณาการเจ้าหน้าที่หลายหน่วย มีการวางแผนล่วงหน้า มีการกำหนดยุทธวิธีในการจับกุมที่ชัดเจน และที่สำคัญใช้เทคโนโลยีกล้องวีดีโอบันทึกไว้เป็นหลักฐาน ทั้งก่อน ขณะ และหลังการปฏิบัติ เพื่อเป็นหลักฐานทุกขั้นตอน โดยไม่ให้ผู้กระทำความผิดรู้ตัว ซึ่งจะลดความรุนแรงในการจับกุมลงเพราะมีหลักฐานพร้อมอยู่แล้ว นอกจากนี้ยังคิดค้นวิธีการสื่อสารขณะทำงาน โดยใช้การส่งข้อความสั้นผ่านโทรศัพท์มือถือ

(SMS) มาช่วยตรวจสอบบุคคลและรถ ระหว่างผู้ปฏิบัติงานในสนามและเจ้าหน้าที่ส่วนกลางหากจำเป็นต้องตรวจสอบข้อมูลโดยด่วนและไม่ให้เกิดเสียงดังจากวิทยุตำรวจ

การดำเนินการด้านจิตวิทยา ได้วางแผนให้ผู้บังคับบัญชาระดับสูงของสถานีตำรวจให้การอบรมเพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติของผู้กระทำความผิดที่จับตัวได้ ตอบข้อซักถามต่างๆของปฏิบัติการนี้ เพื่อให้เกิดความเข้าใจ มีการยอมรับ ตลอดจนปรับทัศนคติหันมาร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ในอนาคต โดยไม่อยากจะมาแข่งรถบนถนนอีก เมื่ออบรมเสร็จแล้วก็ส่งต่อไปดำเนินคดีตามกฎหมาย ทำให้การทำงานทุกชั้นตอนมีการเตรียมตัวเพื่อรองรับปัญหาในทุกเรื่อง

ข้อเสนอที่จะศึกษาขยายผล

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเรื่องการแข่งขันในอนาคต อาจดำเนินการต่อเนื่องโดยให้นักวิชาการ ที่เชี่ยวชาญด้านพฤติกรรมเด็กวัยรุ่น เข้ามาร่วมทำการศึกษากับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อเข้าใจมูลเหตุ ความต้องการของคนกลุ่มนี้ และอาจมีข้อเสนอแนะต่อรัฐบาลด้านนโยบาย เช่น การกีฬา เข้ามารองรับความต้องการของเยาวชน ซึ่งเป็นสังคมเมืองและมีปัญหามาก การแก้ไขปัญหาการแข่งขัน จึงควรอยู่บนพื้นฐานของความเข้าใจ และแก้ไขสาเหตุ นอกจากนี้ยังอาจรวมเอาเด็กที่ก่อปัญหาสังคมอื่นๆ เช่น ลักทรัพย์ ยาเสพติด ทะเลาะวิวาท ฯลฯ จัดกิจกรรมสำหรับเยาวชนกลุ่มพิเศษขึ้น เป็นกิจกรรมที่มีความท้าทายเพื่อดึงเด็กออกจากปัญหาสังคม เช่น จัดการแข่งขันในสนาม การโดดหน้าผาแบบบันจีจัม จัดดนตรีสมัยใหม่ ให้มีการแข่งขันเล่นเกมคอมพิวเตอร์ การแข่งทำเต็น การสอนดำน้ำ การฝึกเป็นนักจัดรายการวิทยุสำหรับเยาวชน การยิงปืน ยิงธนู การเดินป่าและล่องแก่ง เป็นต้น

ผลการจับกุม

ผลการจับกุมการแข่งรถ ของ บก.น. 3 เมื่อ 26 เม.ย.52 มีดังนี้

ลำดับที่ 1. ข้อหาแข่งรถในทางสาธารณะฯ ตาม มาตรา 15 ทวิ ผู้ต้องหา 1 คน(ผู้ใหญ่) ของกลางรถ จักรยานยนต์ จำนวน 1 คัน

ลำดับที่ 2. ข้อหาเป็นผู้จัด สนับสนุน หรือส่งเสริมให้มีการแข่งรถตามมาตรา 43(8), 160 วรรคสาม ผู้ต้องหา เป็นผู้ใหญ่ 44 คน เยาวชน 21 คน รวม 65 คน รถจักรยานยนต์ 26 คัน รถยนต์ 9 คัน รวม 35 คัน

สามารถดำเนินคดีผู้กระทำผิดได้โดยนุ่มนวล ไม่ การบาดเจ็บ หรือความรุนแรงขณะจับกุม

แนวทางที่เป็นต้นแบบ

การดำเนินการตรวจจับรถแข่งที่วางแผน ปรากฏว่าประสบความสำเร็จ สามารถจับผู้กระทำผิดได้อย่าง ละมุนละม่อมไม่มีการบาดเจ็บ สามารถดำเนินการได้ อย่างมีประสิทธิภาพซึ่งอาจสรุปเป็นแนวทางสำคัญที่อาจ เป็นตัวอย่างหรือต้นแบบต่อไปได้ดังนี้

- การศึกษาสภาพปัญหา
- การสืบสวนหาข่าวและวิเคราะห์ข้อมูล
- การวางแผนกำหนดเป้าหมายในการปฏิบัติ
- การกำหนดยุทธวิธีในการจับกุม
- การระดมสรรพกำลังทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง
- การใช้กล้องวิดีโอบันทึกไว้เป็นหลักฐาน ทั้ง

ก่อน ขณะ และหลังการปฏิบัติ และจะควรเริ่มบันทึกภาพ ประมาณเวลา 23.00 น. เป็นต้นไป เพื่อชี้ให้ชัดว่านอกจากผู้ที่ทำการแข่งรถแล้ว ในเวลาเช่นนี้ไม่มีความจำเป็น ที่บุคคลธรรมดาจะมาชุมนุมกันบนถนน นอกจากเป็นผู้ จัดหรือผู้สนับสนุนฯ ตามข้อกล่าวหา

- การใช้ SMS มาช่วยตรวจสอบบุคคลและรถ

• การใช้จิตวิทยา โดยผู้บังคับบัญชาาระดับสูง ให้การอบรมปรับเปลี่ยนทัศนคติของผู้กระทำผิด และ แสวงหาความร่วมมือ

- ดำเนินการตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด

ประโยชน์ที่ได้รับ

• ลดปัญหาการร้องเรียน / ประชาชนมีความสุข มากขึ้น

• ปราบปรามจับกุมผู้กระทำผิดกรณีการแข่งขัน รถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพ

• ลดความเสี่ยงของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการ ปฏิบัติการจับกุม

• ประหยัดเวลาและแก้ปัญหาการปิดความรั บผิดชอบ ในกรณีที่มีการกระทำผิดคาบเกี่ยวในหลายพื้นที่

• ลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการแข่งขัน ในทางสาธารณะทั้งจากผู้กระทำผิด และประชาชนผู้ร่วม ใช้เส้นทาง

• ลดอุบัติเหตุจากผู้ร่วมในเหตุการณ์ เพราะ เมื่อนำรถออกมาวิ่งหรือหลังจากการมาร่วม เจ้าของรถ อาจเกิดความคึกคะนอง ขับรถด้วยความเร็ว ประมาท หรือทำประลองกันต่อไปอีก

• การกวดขันจับกุมการแข่งรถจักรยานยนต์ เป็นการเตือนสติผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไปให้เคารพ กฎหมายด้วย เนื่องจากรถจักรยานยนต์ เกิดอุบัติเหตุ และเสียชีวิตมากที่สุด (ประมาณร้อยละ 90 ของอุบัติเหตุ ในพื้นที่)

จากการนำนวัตกรรมใหม่ในการจับกุมการแข่ง ขันรถในทางสาธารณะมาใช้ระหว่างดำเนินโครงการ กวดขันวินัยจราจรและลดอุบัติเหตุทั่วประเทศ (365วัน อันตราย) ส่งผลให้สถิติอุบัติเหตุของเดือนต่อมา ภาย หลังการจับกุมลดลงด้วย ดังนี้

ตารางเปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิต ของ เดือน พ.ค.-มิ.ย.51 กับ เดือน พ.ค.-มิ.ย.52

เดือน, ปี	จำนวนอุบัติเหตุ	จำนวนผู้เสียชีวิต	เดือน, ปี	จำนวนอุบัติเหตุ	จำนวนผู้เสียชีวิต	หมายเหตุ
พ.ค.-มิ.ย.51	341	24	พ.ค.-มิ.ย.52	285	16	อุบัติเหตุลดลง 56 ราย ผู้เสียชีวิตลดลง 8 ราย

อาสาสมัครสำรวจ กับการบังคับใช้กฎหมายในชุมชน

พันตำรวจเอกอานนท์ นามประเสริฐ

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น

การฝึกอบรมประชาชนให้เป็นอาสาสมัคร เพื่อทำงานสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายมีความสำคัญเป็นอย่างมากในปัจจุบัน เนื่องจากการขาดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจ แต่จะฝึกอบรมใครเพื่อที่จะมาเป็นอาสาสมัครจึงจะเหมาะสม ฝึกอบรมอย่างไร และมีกิจกรรมอะไรบ้างที่ควรให้อาสาสมัครเข้ามาทำงานกับเจ้าหน้าที่ ยังเป็นปัญหาสำหรับสถานีตำรวจต่างๆ บทความนี้ได้เรียนรู้จากความสำเร็จของสถานีตำรวจภูธรเจริญศิลป์ จังหวัดสกลนคร ดังมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

วัตถุประสงค์

การฝึกอบรมประชาชนให้เป็นอาสาสมัครในระยะแรกนั้น เกิดขึ้นจากขาดกำลังในการป้องกันปราบปรามอาชญากรรมและช่วยงานจราจรเล็กน้อย แต่ต่อมาเกิดผลดีจึงได้ขยายแนวความคิดเป็นระยะที่สองไปยังกลุ่มวัยรุ่นที่ ก่อความเดือดร้อนจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ เพื่อให้กลับตัวเป็นคนดี และขยายตัวในระยะที่สามไปยังกลุ่มนักเรียนเพื่อให้มีความตระหนักในเรื่องภัยจราจร

ระยะที่ 1 : ดำเนินการต่อประชาชนทั่วไป

การนำประชาชนเข้ามาเป็นอาสาสมัคร ในระยะแรกมีวัตถุประสงค์ทั่วไปดังนี้

1. เพื่อให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันภัยในชุมชน/หมู่บ้าน
2. เพื่อปลูกจิตสำนึกให้ประชาชนรักชุมชนของตนเองคอยเฝ้าระวังป้องกันไม่ให้มีภัยอันตรายเกิดขึ้นในท้องถิ่นหรือชุมชนของตนเอง
3. เพื่อให้ประชาชนได้เรียนรู้ยุทธวิธีในการออกตรวจ/จัดการจราจรในชุมชนของตนเองและสามารถเข้าช่วยเหลือชุมชนได้ทันทีเมื่อมีภัยเกิดขึ้น
4. เพื่อสร้างชุมชนเข้มแข็ง สามารถพึ่งพาตนเองได้อย่างยั่งยืน

การดำเนินการในระยะแรก มี 3 ขั้นตอนคือ ขั้นตอนที่ 1 การเตรียมการ

1. จัดทำโครงการอาสาสมัครป้องกันภัยในชุมชนเสนอผู้บังคับการจังหวัดสกลนคร เพื่ออนุมัติให้ดำเนินการ

2. สถานีตำรวจนำโครงการที่ได้รับอนุมัติ เสนอ นายอำเภอ

3. ให้นายอำเภอเป็นผู้ลงนามแต่งตั้งคณะทำงานซึ่งประกอบไปด้วย องค์การบริหารส่วนตำบล สถานีตำรวจ ฝ่ายปกครอง ผู้นำชุมชน อย่างน้อย ๑๐ คน

4. คณะทำงานร่วมกันพิจารณาวางแผนงานในการป้องกันภัยในชีวิต ทรัพย์สินของประชาชน

- 4.1 สถานีจัดตำรวจสายตรวจลงพื้นที่ไปอยู่ประจำตำบลจำนวน ๓ คนโดยให้ปรับเปลี่ยนหมุนเวียนเข้าเวร วันละ 1 คน

- 4.2 สถานีตำรวจจัดรถยนต์ รถจักรยานยนต์ วิทยุสื่อสาร อุปกรณ์การตั้งจุดตรวจพร้อมสัญญาณไฟกระพริบ ไฟวับวาบ ไปประจำจุดตรวจในแต่ละตำบล

- 4.3 แกนนำชุมชน องค์การบริหารส่วนตำบล จัดหาที่พัก ที่ทำการสายตรวจ เป็นศูนย์รับแจ้งเหตุ ให้บริการประชาชนตลอด ๒๔ ชม. ร่วมกันหลายฝ่าย

- 5 คณะทำงานร่วมกันพิจารณาคัดเลือกผู้เข้าร่วมโครงการ เริ่มตั้งแต่ตัวตำรวจสายตรวจตำบล

- 5.1 คัดเลือกตำรวจสายตรวจตำบล เป็นคนซึ่งอยู่ในตำบลนั้น หรือเป็นตำรวจที่สมัครใจหรือคนที่คณะทำงานเห็นว่ามีความเหมาะสม

- 5.2 คัดเลือกอาสาสมัครตำรวจเพื่อเข้ามาเป็นเครือข่ายในการรักษาความปลอดภัยของชุมชน โดยคัดเลือกจากคนในชุมชนที่สมัครใจ มีความเสียสละ และได้รับการฝึกอบรมมาแล้ว เช่น อปพร.

- 6 คณะทำงานร่วมกันพิจารณาความเหมาะสมของจำนวนผู้เข้าร่วมโครงการ เช่น ตำรวจสายตรวจตำบล 3 นาย/ตำบล อาสาสมัครตำรวจ 30-60 คน อาสาจราจร 20-40 คน อปพร.40-80 คน แนวร่วมเพื่อนบ้าน เตือนภัยไม่จำกัดจำนวน

- 7 จัดทำระบบการออกตรวจ แบบบูรณาการ ให้สามารถทำงานร่วมกันได้ทั้งหลายฝ่าย อาทิอาสาสมัคร ตำรวจบ้าน อาสาจราจร อปพร. ตำรวจฯ โดยเน้นการตั้งจุดตรวจ จุดสกัดบังคับใช้กฎหมาย การกวดขันวินัยจราจรฯ

- 8 ให้ตำรวจสายตรวจตำบลทำหน้าที่เป็นพี่เลี้ยง ในด้านการออกตรวจ สืบสวนหาข่าว ป้องกันอาชญา-

กรรม การแพร่ระบาดของยาเสพติดและ การจัดการจราจร

9. ให้สายตรวจตำบลทำการประชุมร่วมกันทุกหน่วย อย่างน้อยเดือนละ ๑ ครั้ง เพื่อทราบปัญหาและเรื่องที่เกิดขึ้นในพื้นที่และหาหนทางสกัดกั้นแก้ไขปัญหาร่วมกันนำเสนอหัวหน้าสถานีตำรวจเพื่อช่วยแก้ไขปัญหากันอีกทางหนึ่ง

10. สถานีตำรวจทำหน้าที่ติดตามประเมินผลและนำเสนอผู้บังคับบัญชา เพื่อปรับปรุงโครงการให้มีประสิทธิภาพ

ขั้นตอนที่ 2 การฝึกอบรมประชาชนเป็นอาสาสมัครตำรวจ

คณะทำงานร่วมกันจัดทำหลักสูตรการฝึกอบรมอาสาสมัครตำรวจ 5 วัน โดยฝึกอบรมที่ค่ายทหาร(ค่ายกฤษสรีระวา) จังหวัดสกลนครดังนี้

ทฤษฎี ให้ความรู้ด้านการสืบสวนหาข่าว การสังเกตจดจำ กฎหมายเบื้องต้นที่ประชาชนควรรู้ กฎจราจร สัญญาณจราจร การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย พิษภัยของยาเสพติด การปฐมพยาบาลเบื้องต้น

ภาคปฏิบัติ ฝึกยุทธวิธีตำรวจ การตรวจค้นจับกุม การต่อสู้ป้องกันตัว การใช้กระบอง การฝึกวิชาทหาร ความรับผิดชอบต่อตนเองและหมู่คณะ การให้สัญญาณจราจร การจัดการจราจร ศึกษาดูงานที่เรือนจำ ศึกษาดูงานที่โรงพยาบาล

เมื่ออบรมเสร็จแล้ว ได้จัดทำบัตรประจำตัวให้กับอาสาสมัครตำรวจ ลงนามโดยผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด มอบหมายภารกิจให้ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะผู้ช่วยเหลือเจ้าพนักงานตำรวจ

ขั้นตอนที่ 3 กิจกรรมหลังการฝึกอบรม

หลังการฝึกอบรม ได้จัดหน้าที่ในการป้องกันภัย/ป้องกันอุบัติเหตุ ในชุมชนโดยมีตำรวจเป็นหัวหน้าชุดดังนี้

1. การเฝ้าระวังป้องกันภัยในชุมชน/หมู่บ้าน ด้วยการจัดเวรออกตรวจร่วมกันระหว่างตำรวจอาสาสมัคร ตำรวจ อปพร ฝ่ายปกครอง แกนนำชุมชนเข้าเวรสับเปลี่ยนหมุนเวียนกัน

2. การตั้งจุดตรวจ จุดสกัดบังคับใช้กฎหมายตามวิถีชีวิตของชุมชน และการจัดการจราจรในชุมชน

3. ให้การบริการแก่ประชาชนเมื่อได้รับความเดือดร้อนโดยไม่ต้องให้เดินทางมาที่ตัวอำเภอ และไกล

เกลียดชังพิพาทในชุมชน ให้เสร็จสิ้น ณ.ที่ทำการสายตรวจ ไม่ต้องมาแจ้งความกับร้อยเวรที่สถานีตำรวจ

จากการดำเนินการทั้ง 3 ขั้นตอนของระยะที่ 1 ปรากฏว่าได้รับผลดี โดยมีอาสาสมัครทั้งชายและหญิงมาสมัคร ซึ่งปรากฏว่ากลุ่มผู้หญิงก็มีความโดดเด่นมากกว่าที่คาดไว้ เช่น มีความนุ่มนวลในการระงับเหตุหรือทำงานด้านจราจร และยังมีความขยันขันแข็งเทียบเท่าหรือเหนือกว่ากลุ่มเพศชายด้วย เนื่องจากความสำเร็จในขั้นนี้จึงมีแนวความคิดว่าควรขยายกิจกรรมไปยังกลุ่มอื่นอีกเป็นระยะที่ 2

ระยะที่ 2 : การขยายเครือข่ายไปยังกลุ่มเสี่ยง

ระยะที่ 2 นี้มีเป้าหมายไปที่กลุ่มเยาวชน โดยพิจารณาจาก 2 พวกคือ เด็กที่มีพฤติกรรมเป็นอันธพาลที่เรียกว่า “ขาโจ๋” และกลุ่มเสี่ยงในการขับขี่รถที่เรียกว่า “เด็กแว้น” อายุระหว่าง 15-25 ปี ซึ่งมักจะมีกรก่อปัญหาในชุมชน เช่น การรวมตัวตั้งเป็นกลุ่มแก๊ง ก่อเหตุทะเลาะวิวาท ทำร้ายร่างกาย ขับขี่รถด้วยความคึกคะนองฯ

ดำเนินการพัฒนา 2 กลุ่มเสี่ยง ให้เป็นเยาวชนเพื่อป้องกันภัยในชุมชน โดยนำเข้าฝึกอบรมในค่ายทหาร โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. เพื่อให้ได้รู้ถึงภัยอันตรายของอาชญากรรม และอุบัติเหตุจราจร

2. เพื่อสร้างจิตสำนึกห่างไกลจากแหล่งอบายมุข ซึ่งส่วนใหญ่มาจากการดื่มสุรา ขับรถเร็วบ่อเกิดของอาชญากรรมหรืออุบัติเหตุ และเกิดความเกรงกลัวต่อการกระทำผิดกฎหมาย

3. เพื่อให้ร่วมมือพัฒนาชุมชน ให้มีความสงบสุข และปลอดภัย

การจัดการฝึกอบรมเยาวชนเหล่านี้มีวิธีการได้แก่

1. ฝึกอบรม ให้เกรงกลัวต่อการกระทำผิดกฎหมาย และให้ความรู้ในการช่วยเหลือสังคมเช่น การป้องกันบรรเทาสาธารณภัย การช่วยเหลือผู้บาดเจ็บเบื้องต้น การทำหน้าที่อาสาสมัครชุมชน

2. ศึกษาดูงานโรงพยาบาล เพื่อเห็นและสัมผัสกับผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ พิการ อันเนื่องมาจากการก่อเหตุที่ใช้ความรุนแรงและอุบัติเหตุจราจร ได้รู้ถึงภัยอันตราย

เกิดความเกรงกลัว เปลี่ยนพฤติกรรมความรุนแรง ให้มีความเอื้ออาทรต่อเพื่อนมนุษย์ด้วยกัน

3. ศึกษาดูงานเรือนจำ เพื่อให้ได้เห็นสัมผัสกับสภาพของเรือนจำ ความเป็นอยู่ของผู้ต้องขัง ได้รับรู้ถึงความยากลำบากของการเป็นนักโทษ เป็นการสร้างจิตสำนึกให้เกิดความกลัวไม่กระทำผิดกฎหมาย

4. ศึกษาดูงานศูนย์บำบัดยาเสพติด เพื่อให้ได้เห็นสภาพร่างกาย อาการทางจิต และความเสื่อมทางสมอง เพื่อให้เกรงกลัวไม่ยุ่งเกี่ยวกับยาเสพติด

กิจกรรมหลังการฝึกอบรม

หลังการฝึกอบรมจำเป็นจะต้องมีริบจัดกิจกรรมให้เกิดความต่อเนื่อง เช่น ให้ปฏิบัติงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจด้านการจัดการจราจร ดูแลช่วยเหลืองานประเพณีในชุมชน เป็นผู้ช่วยหน่วยกู้ชีพประจำตำบล และจัดรณรงค์การป้องกันอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล

ประโยชน์ที่ได้รับ

1. เยาวชนร้อยละกว่า 50 มีพฤติกรรมดีขึ้น ไม่ก่อเหตุทะเลาะวิวาท ปรับเปลี่ยนรถมอเตอร์ไซด์ที่ดัดแปลงโดยเฉพาท่อไอเสียที่ส่งเสียงดัง รถที่ไหลดต่ำมาอยู่ในสภาพปกติ การแตกสลายของกลุ่มแก๊งมอเตอร์ไซด์ซึ่ง ก่อความในชุมชน

2. การปรากฏตัวช่วยกิจกรรมสาธารณะในชุมชน เข้ามาช่วยตำรวจออกตรวจ จัดการจราจรเยาวชนที่ไม่เรียนหนังสือ ก็ออกจากกลุ่มและไปทำงานหาเงินช่วยเหลือครอบครัว

ระยะที่ 3 : การแก้ปัญหาเด็กในโรงเรียน

เมื่อจัดการกับเด็กกลุ่มเสี่ยงได้สำเร็จแล้ว เป้าหมายต่อมา คือการเข้าไปแก้ปัญหาเด็กในสถานศึกษาซึ่งมีอายุระหว่าง 12-18 ปี มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถ ซึ่งเด็กส่วนใหญ่ที่อยู่ในสถานศึกษานั้น ไม่มีความรู้เรื่องกฎจราจร หรือการขับขี่อย่างปลอดภัย เมื่อขับรถจักรยานยนต์ได้ก็ขับออกสู่ถนน จากบ้านไปโรงเรียนหรือไปสถานที่ต่างๆ เป็นบ่อเกิดแห่งอุบัติเหตุ เมื่อขับด้วยความเร็วหรือดื่มแอลกอฮอล์ก็ยิ่งเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น

โครงการเยาวชนอาสาจราจร

การดำเนินการเริ่มจากการนำตำรวจเข้าไปอบรมให้ความรู้กับเด็กนักเรียนชั้นมัธยมปลายอายุระหว่าง 15-18 ปีก่อน เพราะเป็นผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อให้มีความรู้เรื่องกฎจราจร การขับขี่อย่างปลอดภัย การใช้สัญญาณจราจรทั้งสัญญาณมือและสัญญาณนกหวีด รวมถึงการฝึกวิชาทหารเพื่อสร้างระเบียบวินัยและยอมรับผิดชอบ

ประโยชน์ที่ได้รับหลังการฝึกอบรม ได้แก่ นักเรียนมีความรู้เรื่องกฎจราจร และการขับขี่อย่างปลอดภัย สามารถจัดการจราจรในโรงเรียนได้ด้วยตนเอง

โครงการอาสาสมัครตำรวจในชุมชนที่ทำได้ผลสำเร็จ

การดำเนินการทั้ง 3 ระยะ ที่กล่าวมาแล้วข้างต้น สามารถดำเนินการต่อกลุ่มประชาชนทั่วไปได้ 2 โครงการ กลุ่มวัยรุ่น 1 โครงการ กลุ่มนักเรียน 1 โครงการ ดังนี้



โครงการที่ 1 โครงการอาสารักษาความปลอดภัยในชุมชน/หมู่บ้าน

เป็นโครงการคัดเลือกอปพร.เข้ามาทำการฝึกอบรมเป็นอาสาสมัครตำรวจ มีฐานะเป็นผู้ช่วยเจ้าพนักงาน ทำหน้าที่ออกตรวจป้องกันชีวิตทรัพย์สินของประชาชน และการจัดการจราจรในชุมชนได้รับการสนับสนุนงบประมาณโดยเทศบาลและองค์การบริหารส่วนตำบล



โครงการที่ 2 โครงการอาสาจราจรหญิง

เป็นโครงการที่นำเอาสตรีในหมู่บ้านมาทำการฝึกอบรมเป็นอาสาจราจร เป็นผู้ช่วยเจ้าพนักงานในด้าน การอำนวยความสะดวกและจัดการจราจรในชุมชน ประชาสัมพันธ์ให้คนในชุมชนใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากองค์การบริหารส่วน จังหวัดและจังหวัดสกลนคร



โครงการที่ 3 โครงการพัฒนาวัยใจ..ป้องกันภัยในชุมชน

เป็นโครงการที่นำเอาเยาวชนซึ่งมีพฤติกรรม เสี่ยงทั้งในสถานศึกษาและนอกสถานศึกษา มาทำการ ฝึกอบรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และเข้ามาช่วยเหลือ ชุมชนโดยทำหน้าที่อาสาสมัครหน่วยกู้ชีพประจำตำบล เป็นผู้ช่วยเหลือตำรวจในด้านการจัดการจราจรได้รับการ สนับสนุนงบประมาณจากเทศบาลตำบลและองค์การ บริหารส่วนตำบล



โครงการที่ 4 โครงการเยาวชนอาสาจราจร

เป็นโครงการที่ฝึกอบรมเด็กนักเรียนเป็นเยาวชน อาสาจราจร ให้มีความรู้เรื่องกฎจราจร การขับขี่ปลอดภัย การจัดการจราจรในโรงเรียน และให้นักเรียนจัดการ จราจรในโรงเรียนด้วยตนเองโดยมีตำรวจจราจรทำหน้าที่ เป็นพี่เลี้ยงได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัย



กรณีศึกษา: วิธีการทำงานของอาสาสมัคร กับการบังคับใช้กฎหมายในชุมชน

เนื่องจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในชุมชนส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจาก ผู้ขับขี่ดื่มสุรา ขับขี่รถด้วยความเร็ว อุปกรณ์ส่วนควบของรถไม่สมบูรณ์ รถที่เกิดอุบัติเหตุส่วนมากเป็นรถจักรยานยนต์ การแก้ปัญหาโดยอาสาสมัครนั้น ในทางปฏิบัติได้ใช้ความร่วมมือของชุมชน โดยอาสาสมัครสามารถทำการตรวจยึดรถจากผู้ขับขี่ที่เมาสุรา ให้นำรถไปจอดจนกว่าจะหายเมาหรือให้ญาติเป็นผู้มาขอรับรถคืน โดยที่ชุมชนยินยอมและเห็นชอบด้วย หากเป็นกรณีรถจักรยานยนต์ที่ไม่มีไฟส่องสว่าง ท่อไอเสียส่งเสียงดัง ก็จะต้องถูกยึด ให้ไปแก้ไขปรับเปลี่ยนจนถูกต้อง ก่อนจึงจะมาขอรับคืนได้ เป็นต้น



การขยายผล

โครงการที่กระทำได้ผลสำเร็จแล้วในเขตสถานีตำรวจ มีการขยายผลในระดับตำรวจภูธรภาค โดยรายงานให้ ผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 4 ทราบและได้พิจารณาสั่งการให้ขยายผล โดยให้ทุกสถานีตำรวจ ทำการฝึกอบรมอาสาสมัครตำรวจ ทำหน้าที่ผู้ช่วยเหลือเจ้าพนักงานตำรวจทั้งด้านการป้องกันภัยด้านอาชญากรรม และการจัดการจราจรในชุมชนดังที่กล่าวมาแล้ว



การวิจัยเรื่อง โครงสร้างการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจร

รองศาสตราจารย์ ดร.พุทธกาล รัชชธร

คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปัญหาการจราจรเมืองสำคัญ 2 ส่วน ได้แก่ 1. การจัดการจราจรที่มุ่งในการดูแลปัญหาการจราจรติดขัดในเมืองใหญ่ ซึ่งมีความสูญเสียทางเศรษฐกิจ อันเกิดเนื่องจากความล่าช้า เพิ่มต้นทุนค่าขนส่ง จำเป็นที่จะต้องสร้างความตระหนักในระดับชาติให้ทุกส่วนงานที่เกี่ยวข้องวางแผนร่วมกัน ด้านการจัดการเดินรถ การอนุญาตจำนวนรถ และการเสริมสร้างทางเลือกในการเดินทางรูปแบบต่างๆ ในขณะที่เดียวกันปัญหาอีกด้านคือ 2. การวิเคราะห์ถึงประสิทธิผลการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้เกิดผลการลดจำนวนอุบัติเหตุ ที่นำมาซึ่งความสูญเสียทรัพย์สิน คุณภาพชีวิตที่เลวลงและการเสียชีวิตของประชาชน

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรที่มีโดยเฉลี่ยจะมีผู้เสียชีวิตประมาณ 12,000 คนต่อปี คิดเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจสูงถึง 230,000 ล้านบาท สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนหนึ่งมาจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรและความประมาท ดังนั้นหากมีการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดอุบัติเหตุได้ ดังนั้นการเพิ่มกำลังพลตำรวจจราจรในระดับที่เหมาะสมก็จะเพิ่มประสิทธิผลการทำงานให้มากขึ้น

การศึกษาได้กำหนดแนวทางจากการศึกษาเอกสาร การสัมมนาเจาะลึก การตั้งกลุ่มสนทนา และการสังเกตโดยจำแนกประเด็นการศึกษาในด้านการจัดการจราจร การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ การศึกษาความต้องการจำนวนตำรวจจราจร การศึกษาความสูญเสียทางเศรษฐกิจเปรียบเทียบกับความคุ้มค่าในการลงทุนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพตำรวจจราจร ศึกษาศักยภาพของเจ้าหน้าที่พนักงานตำรวจจราจร และความเป็นไปได้ในการปรับนโยบายด้านจราจรในเชิงรุกแต่คุ้มค่าในทางเศรษฐกิจ

การกำหนดพื้นที่และกลุ่มตัวอย่างทำการศึกษาเชิงลึกนั้น ได้เลือกศึกษาใน 4 พื้นที่ซึ่งมีนัยยะสำคัญที่แตกต่างกัน กล่าวถึง เลือกใช้เขตกรุงเทพมหานคร เป็นตัวแทนของจังหวัดใหญ่ ซึ่งมีปัญหาความคับคั่ง และจราจรติดขัด จังหวัดเชียงใหม่เป็นตัวแทนภาคเหนือ โดยเป็นจังหวัดที่เป็นที่ตั้งของกองบัญชาการภาค เป็นเมืองขนาดใหญ่ จังหวัดอุบลราชธานี เป็นตัวแทนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยถือเป็นเมืองขนาดกลาง ที่มี

พื้นที่ติดชายแดน สำหรับจังหวัดภูเก็ตนอกจากจะเป็นตัวแทนจังหวัดทางภาคใต้แล้ว ยังเป็นตัวแทนของแต่จังหวัดที่มีการผ่อนปรนกฎจราจร เนื่องจากเป็นเมืองท่องเที่ยวด้วย

การเก็บข้อมูลเชิงลึก สัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 78 คน ในจังหวัดต่างๆ นั้นได้พบข้อมูลที่น่าสนใจดังนี้

1. การจัดการจราจรในเขตเมือง ในกรุงเทพมหานคร จะมีหน่วยงานกลางคือ กองบังคับการตำรวจจราจร และตำรวจจราจรของสถานีต่างๆ คอยดูแล จึงทำให้มีการประสานงานและแก้ไขปัญหาความคับคั่งของจราจรร่วมกัน ในเขตจังหวัดเชียงใหม่ จะมีหน่วยงานกลางเป็นศูนย์การจราจรขึ้นมารองรับ แต่ไม่มีตำรวจจราจรประจำสถานีต่างๆ มาทำงานด้วยส่วนจังหวัดอุบลราชธานี และภูเก็ตมีลักษณะคล้ายกันคือ ใช้กำลังตำรวจจากสถานีต่างๆ ตามปกติเท่านั้น

2. จำนวนตำรวจจราจรในพื้นที่ศึกษา จะมีความขาดแคลนถึงประมาณร้อยละ 50-60 จากจำนวนกำลังพลที่ต้องการจริง ดังนั้นจึงพบว่า ผู้ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรนั้นต้องทำงานโดยเฉลี่ยในแต่ละวันถึง 14 ชั่วโมง ในกทม. 13 ชั่วโมง ในภูเก็ต 10 ชั่วโมง ในเชียงใหม่ และ 9 ชั่วโมงในอุบลราชธานี โดยภารกิจหลักคือ การจัดการจราจรในช่วงเร่งด่วน และอาจจะต้องเพิ่มอีกประมาณ 4 ชั่วโมง /วัน ในการตั้งจุดตรวจตามนโยบายการลดอุบัติเหตุ

3. ตำรวจจราจรโดยส่วนใหญ่ยังคงมีความพึงพอใจกับงานในตำแหน่ง เนื่องจากมีการคุ้นเคยกับภารกิจและประชาชนในเขตที่ปฏิบัติงาน รวมถึงการได้รับรายได้จากส่วนแบ่งของค่าปรับจราจร

4. การตั้งด่านตรวจในเขตเมือง มีการปฏิบัติภารกิจโดยเคลื่อนย้ายด่านไปไม่แน่นอน ทั้งสถานที่และช่วงเวลา ยกเว้นการตั้งด่านประจำที่มีอยู่จำนวนหนึ่งข้อจำกัดคือเจ้าหน้าที่ตำรวจมักจะต้องปฏิบัติภารกิจหลักที่เป็นารดูแลการจราจร ซึ่งจำเป็นต้องใช้เวลาปฏิบัติงานนานจนมีเวลาพักผ่อนน้อย

5. การบังคับบัญชาในระดับสารวัตรขึ้นไป มักจะมีการเปลี่ยนแปลงและโยกย้ายบ่อยครั้งทำให้ขาดความต่อเนื่อง เกิดแนวทางปฏิบัติที่เป็นไปตามนโยบายของผู้บังคับบัญชาที่แตกต่างกันไปในแต่ละยุค เช่น

นโยบายการตรวจจับสารเสพติด ของมีนเมา การ กวดขันวินัยจราจร การประชาสัมพันธ์และมวลชน สัมพันธ์

6. งบประมาณของแต่ละพื้นที่จะมีอยู่อย่าง จำกัด โดยเฉพาะทางด้านยานพาหนะและหมวดน้ำมัน เชื้อเพลิง รวมถึงอุปกรณ์ทางการจัดการจราจร จึง มักจะต้องขอการสนับสนุนจากภาคเอกชนเป็นส่วนใหญ่ เช่น กรวยยาง ป้ายจราจร หรือแม้แต่ป้อมจราจร

จัดการจราจรประจำวัน คือใช้เวลาและทรัพยากรไป ประมาณร้อยละ 70 ของที่มี ส่วนการบังคับใช้กฎหมาย ใช้ประมาณร้อยละ 30 ของที่มี สาเหตุเพราะ ปัญหาการ จราจรติดขัดเป็นปัญหาเฉพาะหน้าที่เห็นได้ชัดเจน ส่วน ปัญหาอุบัติเหตุ นั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่มีเวลาคงใช้เวลา ว่างเท่านั้นที่จะไปตั้งจุดตรวจ โดยทั่วไปคือเวลาสาย และช่วงบ่ายของแต่ละวัน

การแก้ไขสถานการณ์จราจรให้ดีขึ้น จำเป็นต้อง

ตารางแสดงข้อมูลเบื้องต้นจากการสัมภาษณ์

ประเด็นการสอบถาม	กทม.	เชียงใหม่	อุบลราชธานี	ภูเก็ต
1.จำนวนตัวอย่างผู้ให้ข้อมูล	21	19	22	16
2.ความหนาแน่นประชากร (คน/ตาราง กม.)	3,643	83	110	553
3.จำนวนยานพาหนะทุกชนิดที่จดทะเบียนต่อจำนวนประชากร 1 คน	0.99	0.84	0.39	0.99
4. อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ (คน : แสนคน)	11.73	14.57	14.72	36.74
5. หน่วยงานกลางรับผิดชอบด้านจราจร	มี	มี	ไม่มี	ไม่มี
6. จราจรประจำสถานีตำรวจ	มี	ไม่มี	มี	มี
7. จำนวนตำรวจจราจรปฏิบัติงานจริง	1,470	178	65	39
8. ความต้องการกำลังพลจากการสำรวจ	2,220	330	165	131
9. ความขาดแคลนเฉลี่ยร้อยละ	51.02	53.44	60.61	60.93
10.ปฏิบัติงานเฉลี่ยต่อวัน	14	10	9	13
11 ส่วนแบ่งรายได้จากค่าปรับเฉลี่ยต่อเดือน	10,000	10,000	8,000	10,000

ผลการศึกษาพบประเด็นที่น่าสนใจดังนี้

1. สถานการณ์กำลังคน เงิน วัสดุอุปกรณ์ และการจัดการ

การศึกษาพบว่าสำนักงานตำรวจแห่งชาติมี ปัญหาด้านการจัดการ ทำให้ขาดกำลังเจ้าหน้าที่ ขาดงบประมาณ ขาดวัสดุอุปกรณ์ และมีเจ้าหน้าที่ฝ่ายอำนวยการที่อ่อนแอ โดยงานจราจรเป็นภารกิจรองจากงานด้าน อาชญากรรม การศึกษาพบว่ากำลังคน เงิน วัสดุอุปกรณ์ ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ได้รับมีประมาณร้อยละ 50 ของความต้องการจริง ซึ่งเกิดขึ้นมานาน โดยจำเป็นต้อง ปรับเพิ่มกำลังคนให้เหมาะสมกับสภาพปัญหาที่เกิดขึ้น

2. โครงสร้างการทำงานประจำวันในการ จัดการจราจรและบังคับใช้กฎหมาย

โครงสร้างการทำงานประจำวันของเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจร พบว่าการทำงานส่วนใหญ่ใช้ไปกับภาร

ปรับโครงสร้างการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ให้ ทำงานได้ทั้ง 2 หน้าที่ คือการจัดการจราจร และการ บังคับใช้กฎหมายเป็นสัดส่วนที่เหมาะสม ได้แก่ 50 : 50 ในระยะ 1-3 ปี และลดเป็น 30:70 ในระยะ 3-10 ปี เนื่องจากใช้เทคโนโลยีมาจัดการจราจรแทนคนให้มากขึ้น โดยจำเป็นต้องวางแผนให้มีกำลังทำงานด้านการ บังคับใช้กฎหมายทั้งกลางวันและกลางคืน แนวความคิด ในการเพิ่มตำรวจจราจรนั้นควรเพิ่มกำลังเท่าที่จำเป็น แตกต่างกันไปตามขนาดของสถานีตำรวจ เพื่อให้เกิด การแบ่งงานเป็นผลดีได้ครบ 3 ผลัดใน 1 วัน

3. โครงสร้างในการทำงานที่มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล

ควรดำเนินการประกอบไปด้วย 4 ส่วน คือ การ ปรับปรุงศักยภาพของกองพัฒนาการจราจร การ พัฒนานักวิชาการจราจร การพัฒนางานธุรการจราจร

ประจำสถานีตำรวจ และพัฒนาสายงานฝ่ายอำนวยการ เพื่อให้งานจรรยา มีความเข้มแข็งทุกหน้าที่

4. การพัฒนาสายงานฝ่ายอำนวยการทั้งหมด

ฝ่ายอำนวยการในอนาคตจะต้องสนับสนุนผู้ปฏิบัติงานในเรื่อง คน เงิน วัสดุอุปกรณ์ ให้พร้อมที่จะปฏิบัติหน้าที่ โดยอาจจะใช้บุคลากรเอกชน โดยฝ่ายอำนวยการระดับที่สูงกว่าสถานีจะมีหน้าที่สำคัญ คือ ด้านแผนงาน งบประมาณ และงานด้านยุทธศาสตร์ฯ ส่วนเจ้าหน้าที่ธุรการระดับสถานีก็จะมีการทำงานที่คล้ายกัน แต่เน้นที่การให้บริการระดับสถานีมากกว่า

ข้อเสนอแนะจากการศึกษา

1. เสนอสำนักงานตำรวจแห่งชาติ รับทราบผลการศึกษา เห็นชอบในหลักการและตั้งหน่วยงานรับผิดชอบดูแลการดำเนินการต่อไป

2. จัดประชุม/สัมมนา เพื่อเผยแพร่ รับฟังความคิดเห็นต่อผลการศึกษาและการพัฒนางานจราจรตามที่เสนอ กล่าวคือเสนอสำนักงานให้ทราบปัญหา ด้านงบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ในการทำงานของตำรวจจราจร เสนอรัฐบาลให้ทราบปัญหาด้านกำลังพล จาก การจำกัดกำลังพลภาครัฐ พร้อมเสนอแนวทางการแก้ปัญหาที่จะมีในอนาคต เพื่อขอรับฟังความคิดเห็น

3. ตั้งคณะทำงานเพื่อพัฒนางานด้านการจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยมีหลายหน่วยงานเกี่ยวข้องมีส่วนร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

4. ตั้งโรงเรียนจราจร เพื่อฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ให้เป็นสายงานวิชาชีพ โดยมีการวางแผนให้สำเร็จใน 2 ปี

5. พิจารณาความเป็นไปได้ในการตั้งกองทุนจราจร โดยนำเงินรายได้ของรัฐมาสนับสนุนเข้ากองทุน อาทิ ภาษีน้ำมัน ภาษีรถยนต์ ค่าปรับจราจร และเงินบริจาค มีรูปแบบเป็นคณะกรรมการ มีหน้าที่สนับสนุนการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร การสนับสนุนอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ การฝึกอบรม วิชาการ การเยียวยาผู้ได้รับผลร้ายจากอุบัติเหตุเป็นต้น

6. พัฒนากองพัฒนาการจราจร ด้านโครงสร้างหน้าที่ให้รับผิดชอบเฉพาะงานด้านการจราจร แยกงานอื่นออกไป เพื่อให้ทำงานได้มีประสิทธิภาพ ปรับจำนวน และคุณสมบัติเฉพาะของบุคลากร ให้เหมาะสมกับงาน

และให้อำนาจในการดูแลงานสำคัญด้านการจราจรครบทุกด้านของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยรับงานเฉพาะด้านวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการ การฝึกอบรม การวิจัยและพัฒนา การแก้ไขระเบียบกฎหมายจราจร ฯ โดยแยกงานธุรการที่เป็นกรรายงานทั่วไปออกไป เพื่อให้มีความคล่องตัว

7. จัดบุคลากรเอกชน ทำงานธุรการจราจร ประจำสถานี ฝ่ายอำนวยการจราจร นักวิชาการกองพัฒนาการจราจร เพื่อเข้ามาทำงานที่เจ้าหน้าที่ตำรวจฝ่ายปฏิบัติไม่ถนัด และไม่จำเป็นต้องใช้ข้าราชการ

8. ปรับปรุงระบบการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และแยกสายงานจราจร เป็นสายงานเฉพาะ ที่มีระบบการสอน ค่าตอบแทนประจำตำแหน่ง การเจริญเติบโตเฉพาะทาง หากมีการโยกย้ายเจ้าหน้าที่ตำรวจสายงานอื่นเข้ามาทำงานจะต้องผ่านการฝึกอบรมตามที่วางไว้ และหากมีการแข่งขันเพื่อดำรงตำแหน่งสูงขึ้น จะต้องพิจารณาตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดที่ให้กับคนในสายงานมีลำดับความสำคัญสูงกว่า

9. ปรับปรุงศูนย์จราจรจังหวัดเชียงใหม่ ให้เพิ่มโครงสร้างการทำงาน อย่างน้อยมีงานสำคัญ 7 ด้านคือ

1. การจัดการจราจร 2. การป้องกันอุบัติเหตุ 3. อุปกรณ์พิเศษ ได้แก่ การตรวจวัดเสียงดัง คิววันดำ ความเร็ว ความเมาฯ 4. ศูนย์ควบคุมจราจร 5. ไปส่งไปขับขี่ 6. ช่างยนต์และการตรวจสภาพ 7. อำนวยการ วิเคราะห์ตำแหน่ง โดยควรยกระดับหัวหน้าหน่วยเป็นระดับผู้กำกับการขึ้นไป และนำโครงสร้างไปใช้กับเมืองใหญ่อื่นๆ ของประเทศที่มีปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุ

10. ปรับตัวชี้วัดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติเรื่อง การจราจร ทุกระดับ โดยให้ผลการทำเพื่อลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุเป็นผลงานสำคัญลำดับที่ 1 ของงานจราจร

11. วางหลักเกณฑ์ให้ผู้บริหารงานจราจรระดับสูง ตั้งแต่ผู้บังคับการขึ้นไป เมื่อเข้ารับตำแหน่งใหม่ จะต้องเข้ารับฟังคำบรรยาย อย่างน้อย 4 หัวข้อคือ 1. สถานการณ์จราจร 2. แนวทางการจัดการจราจร 3. แนวทางการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ 4. กำลังพล แผนงาน งบประมาณฯ และเสนอสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้แต่งตั้งผู้บริหารงานจราจร จากบุคคลที่มีศักยภาพในการทำงาน โดยอาจจะมีการแข่งขันการเสนอวิสัยทัศน์ในการทำงาน ประกอบกับปัจจัยอื่นๆ ด้วย

การวิจัยเรื่อง สภาพปัญหาและความต้องการ ในการฝึกอบรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

รองศาสตราจารย์ ดร.วรรณภา โพลีน้อย

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช

บทนำ

ปัญหาการจราจรเป็นปัญหาที่มีความรุนแรงมาก ปัญหาหนึ่งของประเทศไทย ปัญหาเกี่ยวกับการจราจร อาจแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน คือ

1) ปัญหาการจัดการจราจรที่ติดขัดในเขตเมืองใหญ่ ซึ่งส่งผลกระทบต่อความสูญเสียทางเศรษฐกิจปีหนึ่งๆ เป็นจำนวนมาก

2) ปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นบนท้องถนน ที่ส่งผลให้เกิดการสูญเสียชีวิตปีละมากกว่า 12,000 คน และบาดเจ็บมากกว่า 8 หมื่นคน คิดเป็นมูลค่าความเสียหายประมาณ 232,855 ล้านบาทต่อปี (กรมทางหลวง 2550) มีการประเมินว่าอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรมีมากกว่าอาชญากรรมประมาณ 4 เท่า และรุนแรงมากกว่าการก่อการร้ายใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ประมาณ 15 เท่า ความเสียหายดังกล่าวจึงมีความคุ้มค่าต่อการลงทุนเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรให้ลดความรุนแรงลง

จากการศึกษาในต่างประเทศพบว่า การบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสามารถลดอุบัติเหตุจราจรลงได้อย่างมาก อย่างไรก็ตาม ในอดีตที่ผ่านมา การบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทยยังขาดความเป็นมืออาชีพ อันเนื่องมาจากการขาดองค์ความรู้ และยุทธวิธีปฏิบัติงานด้านการจราจรที่เป็นสากล กล่าวคือ ด้านการจัดการจราจร มักดำเนินการโดยใช้ประสบการณ์และการลองผิดลองถูกเป็นหลัก ส่วนด้านอุบัติเหตุจราจรนั้น มักจะทำงานในเชิงรับมากกว่าการทำงานในเชิงรุกหรือขาดการป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นผลมาจากการขาดการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานด้านการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานด้านการจราจรที่ผ่านมา ยังมีจุดอ่อนอยู่หลายประการ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง หลักสูตรการฝึกอบรมที่แยกส่วนและไม่สนับสนุนซึ่งกันและกันระหว่างระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ ขาดองค์ความรู้ที่ครบถ้วนสมบูรณ์ตามหลักสากล ระยะเวลาการฝึกอบรมสั้นเกินไป และผู้เข้ารับการฝึกอบรมส่วนใหญ่ไม่สามารถนำความรู้ที่ได้จากการฝึกอบรมไปแก้ไขปัญหาการจราจรที่ประเทศไทยกำลังประสบอยู่ได้อย่างเป็นรูปธรรม

ดังนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะทำการศึกษาสภาพปัญหาการฝึกอบรมตำรวจจราจรที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน และศึกษาความต้องการในการฝึกอบรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานด้านการจราจรทั้งระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ เพื่อจัดหลักสูตรการฝึกอบรมที่เหมาะสมเพื่อช่วยลดปัญหาการจราจรได้ในอนาคตและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานของตำรวจจราจรต่อไป

วัตถุประสงค์และวิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “สภาพปัญหาและความต้องการในการฝึกอบรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร” มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาปัญหาตามบริบทปัจจุบันของการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร (2) ศึกษาความต้องการในการฝึกอบรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และ (3) เสนอแนะรูปแบบและเนื้อหาการฝึกอบรมสำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร การสนทนากลุ่ม และการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญจำนวน 78 คน ประกอบด้วย (1) เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจรทั้งระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ (2) ผู้จัดหลักสูตรฝึกอบรมด้านการจราจรของหน่วยงานต่างๆ ภายใต้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (3) เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการจราจร เช่น เจ้าหน้าที่ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เจ้าหน้าที่สาธารณสุข อาสาสมัครจราจร เจ้าหน้าที่หน่วยกู้ภัย และสื่อมวลชน และ (4) ประชาชนผู้ใช้บริการจราจร สำหรับรายละเอียดของผู้เข้าร่วมการสนทนากลุ่มแสดงไว้ในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่ม

จังหวัด	ตำรวจ	เจ้าหน้าที่รัฐอื่นๆ/ประชาชน	รวม(คน)
กรุงเทพฯ	17	4	21
เชียงใหม่	13	6	19
อุบลราชธานี	10	12	22
ภูเก็ต	8	8	16
รวม	48	30	78

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ แนวการสนทนากลุ่มและการสัมภาษณ์ เครื่องบันทึกเสียง เก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญใน 4 เมืองหลักที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการศึกษา และมีปัญหาจราจรในชั้นรุนแรง ใน 4 ภูมิภาคของประเทศไทย คือ กรุงเทพมหานคร เชียงใหม่ อุบลราชธานี และภูเก็ต รวมทั้งการสังเกตสภาพการจราจรและการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรในพื้นที่ศึกษาแบบไม่เป็นทางการ การวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติเบื้องต้น เช่น ความถี่ ร้อยละ และการวิเคราะห์เนื้อหา มีการตรวจสอบคุณภาพข้อมูลโดยการตรวจสอบแบบสามเส้า โดยการใช้วิธีเก็บรวบรวมข้อมูลหลายวิธี ใช้แหล่งข้อมูลหลายแหล่ง และผู้ให้ข้อมูลที่หลากหลาย เพื่อให้ข้อมูลมีความน่าเชื่อถือมากยิ่งขึ้น

ผลการวิจัย

ผลการวิจัยในแต่ละภูมิภาคมีความแตกต่างกันไม่มากนัก โดยสรุปประเด็นสำคัญได้ ดังนี้

สภาพปัจจุบันของการฝึกอบรมตำรวจจราจรพบว่า การฝึกอบรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ประกอบด้วย การฝึกอบรม 3 ลักษณะ คือ การเรียนในโรงเรียนตำรวจ การฝึกอบรมด้านการจราจรประจำปี และหลักสูตรอื่นๆของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งทุกจังหวัดมีลักษณะตรงกันเนื่องจากอยู่ภายใต้กฎระเบียบเดียวกัน เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจึงผ่านกระบวนการฝึกอบรมคล้ายๆ กันแม้จะจัดโดยคนละกองบัญชาการ ทั้งนี้ หากจะให้คะแนนปริมาณการฝึกอบรมด้านการจราจรที่ได้รับ เป็น สูง ปานกลาง น้อย อาจประเมินปริมาณการฝึกอบรมด้านการจราจร จากการสนทนากลุ่มใน 4 จังหวัด ได้ ดังนี้

ตารางที่ 2 ปริมาณการฝึกอบรมด้านการจราจรของข้าราชการตำรวจ

หน่วยงานที่จัดการอบรม	เชียงใหม่	อุบลราชธานี	ภูเก็ต	กรุงเทพฯ
โรงเรียนตำรวจ	ปานกลาง- น้อย	ปานกลาง- น้อย	ปานกลาง- น้อย	ปานกลาง- น้อย
หลักสูตรฝึกอบรมด้านการจราจร (ทบทวนประจำปี)	ปานกลาง- น้อย	ปานกลาง- น้อย	ปานกลาง- น้อย	ปานกลาง- น้อย
หลักสูตรอื่นๆของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	น้อย	น้อย	น้อย	น้อย

ในปัจจุบันข้าราชการตำรวจได้รับการฝึกอบรมจากโรงเรียนตำรวจใน 2 สถาบันหลัก ๆ คือ โรงเรียนนายร้อยตำรวจในระดับสัญญาบัตร และโรงเรียนพลตำรวจในระดับชั้นประทวน โดยมีการเรียนด้านการจรรยา ในระดับปานกลาง - น้อย เมื่อทำงานด้านการจรรยาแล้วมีโอกาสเข้ารับการฝึกอบรมหลักสูตรตำรวจจรรยาประจำปี ซึ่งมีลักษณะตรงกัน คือ มีการเรียนด้านการจรรยาปานกลาง - น้อย ส่วนการอบรมหลักสูตรอื่นๆ เป็นหลักสูตรพัฒนาบุคลากรของแต่ละตำแหน่ง เช่น หลักสูตรสารวัตรผู้กำกับ การผู้บังคับการ ซึ่งมีเนื้อหาด้านการจรรยาอยู่ด้วยแต่ค่อนข้างน้อย

ปัญหาเกี่ยวกับการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยา ได้แก่ นโยบายในการอบรมไม่ชัดเจน ขาดการวางแผนการอบรมที่เป็นระบบ ขาดงบประมาณ ขาดแคลนวิทยากรที่มีความรู้และประสบการณ์ ขาดแคลนตำราและเอกสารประกอบการฝึกอบรมที่ได้มาตรฐาน ขาดสถานที่ที่เหมาะสมที่จะใช้ในการอบรม ระยะเวลาในการฝึกอบรมไม่เหมาะสม เทคโนโลยีที่ใช้สอนไม่ทันสมัย ไม่มีเวลาในการเข้ารับการอบรม ขาดการติดตามและประเมินผล เป็นต้น จากการศึกษาปัญหาของการฝึกอบรมที่สำคัญซึ่งทุกแห่งมีมุมมองคล้ายกันคือมีปัญหาเรื่องงบประมาณ วิทยากร และการวางแผนฯ ในทุกกองบัญชาการ

ความต้องการในการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยา การวิจัยครั้งนี้ แบ่งความต้องการการฝึกอบรมของตำรวจจรรยา เป็น 3 ระดับ คือ 1) ระดับองค์กร หมายถึง ความต้องการของหน่วยงานในระดับผู้บริหาร ที่มีมุมมองว่าหน่วยงานทั้งประเทศควรมีการขับเคลื่อนไปในทิศทางใด เพื่อที่จะดำเนินการในเชิงนโยบายที่สำคัญ 2) ระดับลักษณะงาน หมายถึง ความต้องการฝึกอบรมที่เกิดจากกลุ่มทักษะงาน หรืองานในแต่ละหน้าที่ (Function) ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องปฏิบัติ โดยงานดังกล่าว มีการแบ่งงานกันทำ (Division of works) ตามความถนัด เพื่อให้มีการฝึกอบรมที่เหมาะสม และ 3) ระดับตัวบุคคล หมายถึง ความต้องการของเจ้าหน้าที่ตำรวจในฐานะปัจเจกบุคคลที่มีความสนใจอยากจะหาความรู้เพิ่มเติม นอกเหนือจากหลักสูตรการฝึกอบรมประจำปีของทางราชการ หากจะมีการเปิดให้ความรู้ที่แตกต่างออกไปอีก เจ้าหน้าที่แต่ละคนจะมีความต้องการเรียนรู้ในเรื่องอะไร

บ้าง ซึ่งจากการศึกษา ปรากฏว่าในภาพรวมมีความต้องการเห็นการพัฒนา การฝึกอบรมให้มีความสอดคล้องกับความต้องการ ทั้ง 3 ระดับ มากขึ้น และมองเห็นว่าสิ่งที่อยู่ในปัจจุบันยังไม่เหมาะสม ส่วนมุมมองที่จะพัฒนาไปในทางไหน หรือเรื่องใดก่อนหลังนั้น แต่จะจังหวัดอาจจะแตกต่างกันบ้าง แต่โดยภาพรวมแล้วมีความต้องการการฝึกอบรมไปในทิศทางเดียวกัน ดังนี้ ความต้องการขององค์การ ต้องการให้ตำรวจจรรยา มีความเป็นมืออาชีพ มีความชำนาญเฉพาะด้าน และมีการบังคับใช้กฎหมายแบบไม่เข้มงวดมากนัก

ความต้องการตามลักษณะงาน ต้องการความรู้เกี่ยวกับการจัดการจรรยา การป้องกันอุบัติเหตุ การบังคับใช้กฎหมาย การรับเสด็จ เทคโนโลยีสมัยใหม่และเครื่องมือเครื่องใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ การให้บริการ และความรู้เกี่ยวกับวัฒนธรรมท้องถิ่น

ความต้องการส่วนบุคคล ต้องการความรู้ภาษาต่างประเทศ กฎหมายจรรยา คอมพิวเตอร์เบื้องต้น ความรู้เกี่ยวกับยานยนต์ วิศวกรรมจรรยาเบื้องต้น จิตวิทยา การประชาสัมพันธ์ เทคนิคการตั้งด่าน การจัดการความเครียด กิจการมารยาท การช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ การถ่ายรูปและการเก็บหลักฐาน การวางแผนการใช้จ่ายเงิน สารอันตรายและสารเคมีต่างๆ

รูปแบบและเนื้อหาการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยา ควรเป็นหลักสูตรที่มีระยะเวลานานพอสมควร มีการวัดและประเมินผลที่ได้คุณภาพมาตรฐาน และมีหน่วยกิตซึ่งผู้เข้ารับการอบรมสามารถใช้เทียบโอนเข้าสู่ระบบการศึกษาปกติได้ และเนื้อหาการฝึกอบรมควรประกอบด้วย 2 ส่วน คือ 1) ความรู้ทางด้านวิชาชีพ ได้แก่ การจัดการจรรยา และการจัดการอุบัติเหตุ และ 2) จริยธรรม

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะที่สำคัญๆ แก่ผู้เกี่ยวข้อง จากผลการวิจัยครั้งนี้ มีดังต่อไปนี้

1) ผลการวิจัยพบว่า ผู้บริหารระดับสูงของสำนักงานตำรวจแห่งชาติยังไม่ได้ให้ความสำคัญกับการฝึกอบรมตำรวจจราจรเท่าที่ควร จะเห็นได้จากการขาดนโยบายที่ชัดเจนเกี่ยวกับการฝึกอบรม และการขาดแคลนงบประมาณการฝึกอบรม ดังนั้น ผู้บริหารของสำนักงานตำรวจแห่งชาติควรให้ความสำคัญเกี่ยวกับปัญหาจราจรและการฝึกอบรมตำรวจจราจรมากขึ้น โดยจัดการประชุมสัมมนา ในเรื่องทิศทางการฝึกอบรมข้าราชการตำรวจจราจรในอนาคตแก่ข้าราชการตำรวจผู้เกี่ยวข้องกับการฝึกอบรมและการจราจร เพื่อเปิดรับการมีส่วนร่วมและรับทราบปัญหาอุปสรรคและข้อเสนอแนะ เพื่อปรับปรุงทิศทางการฝึกอบรมตำรวจจราจรในอนาคต และควรจัดตั้งคณะทำงานเพื่อปรับปรุงระบบการฝึกอบรม ตามผลการวิจัย โดยมีกำหนดเวลา และมีหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการจัดสรรงบประมาณ กำลังพล การศึกษา อุบัติเหตุฯลฯ ร่วมพิจารณาด้วย เนื่องจากเรื่องนี้เป็นเรื่องสำคัญของประเทศ และอาจมีกระทบถึงเรื่องอื่นๆ ด้วย

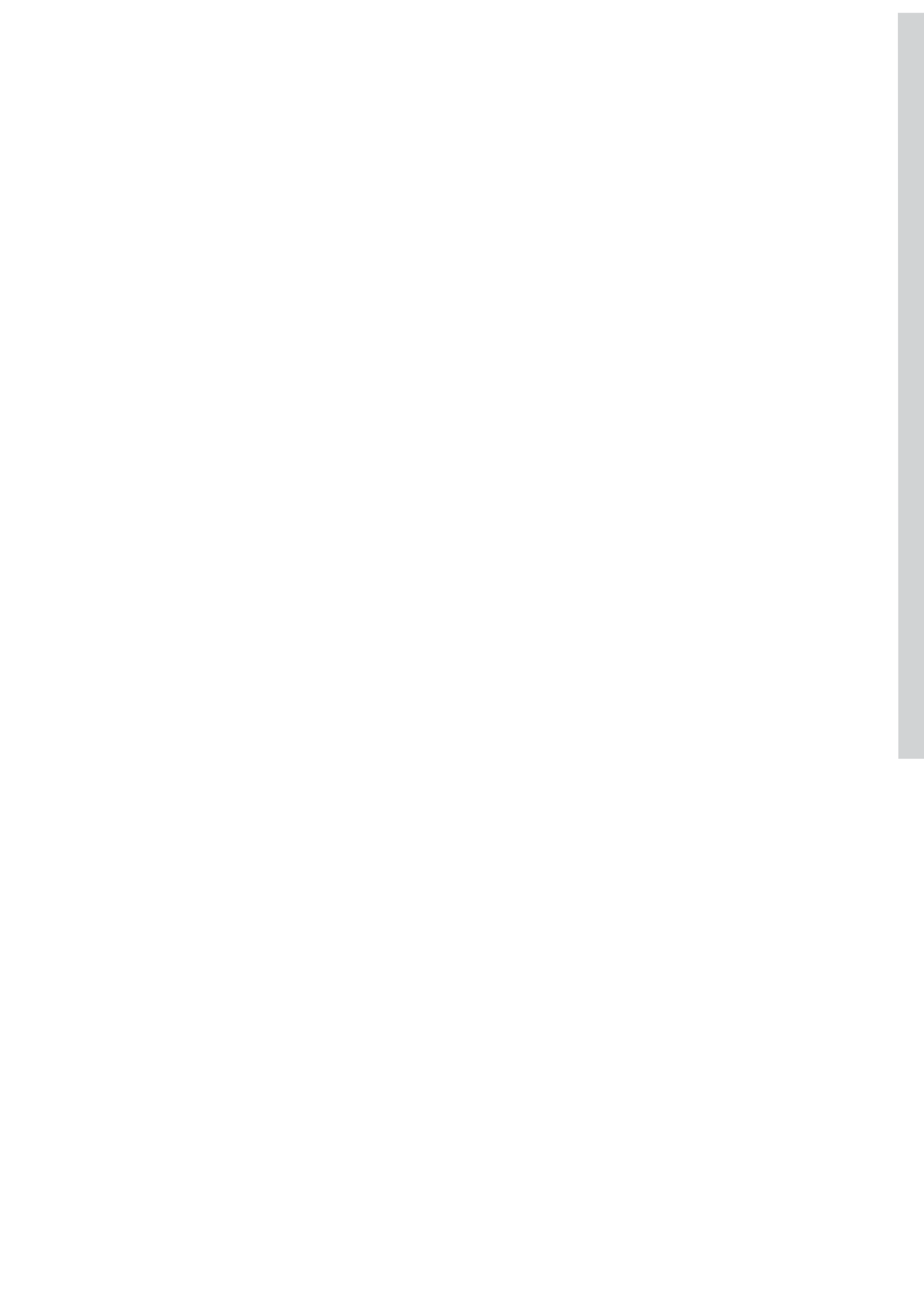
2) ผลการวิจัยพบว่า การฝึกอบรมตำรวจจราจรในปัจจุบันยังขาดแคลนวิทยากรที่มีความรู้และประสบการณ์เกี่ยวกับงานจราจรที่แท้จริง สำนักงานตำรวจแห่งชาติจึงควรสร้างนักวิชาการด้านการจราจรที่เป็นมืออาชีพ และเปิดโอกาสให้คนกลุ่มนี้มีความก้าวหน้าในสายวิชาชีพของตนมากยิ่งขึ้น

3) ผลการวิจัยพบว่า การฝึกอบรมที่ผ่านมาไม่ได้มีส่วนส่งเสริมความก้าวหน้าในอาชีพตำรวจจราจร เท่าที่ควร ดังนั้น จึงควรปรับระบบการเจริญเติบโตของสายงานตำรวจจราจรโดยพิจารณาผู้ที่ผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรต่างๆ ในการเลื่อนตำแหน่งที่สูงขึ้น

4) ผลการวิจัยพบว่า ในปัจจุบัน การฝึกอบรมตำรวจจราจรยังขาดแคลนตำราและเอกสารประกอบการฝึกอบรมที่เป็นมาตรฐาน จึงควรพัฒนาคู่มือการฝึกอบรมที่เป็นมาตรฐานขึ้นมาเพื่อใช้ประกอบการฝึกอบรมให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

5) ผลการวิจัยพบว่า การฝึกอบรมมีระยะเวลาสั้นและไม่แน่นอน จึงไม่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้มากนัก รวมทั้งไม่ได้สนับสนุนความก้าวหน้าในอาชีพของตำรวจจราจรเท่าใดนัก ดังนั้น การฝึกอบรมในอนาคตควรมีจำนวนชั่วโมงการฝึกอบรมที่แน่นอนและมีระยะเวลานานกว่าเดิม มีการวัดและประเมินผลที่เป็นมาตรฐาน และสามารถเทียบโอนหน่วยกิตได้

6) ผลการวิจัยพบว่า ตำรวจจราจรระดับสัญญาบัตรส่วนใหญ่จะต้องหาความรู้เพิ่มเติมเอง และใช้การสังเกตวิธีการทำงานจากรุ่นพี่ ส่วนตำรวจชั้นประทวน จะได้รับความรู้จากการอบรมหน้าแถวจากนายตำรวจ และการสอนกันเอง ดังนั้น จึงควรจัดหลักสูตรการฝึกอบรมที่เป็นมาตรฐานเพิ่มมากขึ้น



การวิจัยเรื่อง การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการตรวจจับ รถยนต์ที่นำยางเสื่อมสภาพมาใช้บนท้องถนน

ศาสตราจารย์ พันตำรวจเอก พงษ์สันต์ คงตรีแก้ว

ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยประเภท การพัฒนาการบริหารงานตำรวจ ระยะเวลาวิจัย 7 เดือน
จากโรงเรียนนายร้อยตำรวจ, 2522

อุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นในประเทศ สร้างความเสียหาย คิดเป็นจำนวนเงินประมาณ 232,855 ล้านบาทต่อปี อุบัติเหตุอันดับ 1 เกิดจากการขับรถเร็ว มีสถิติการเกิดปีละประมาณ 20,000 ราย ในจำนวนนี้ร้อยละ 30 หรือประมาณ 6,000 รายต่อปี น่าจะเกี่ยวข้องกับการนำยางรถเสื่อมสภาพมาใช้ด้วย ดังนั้น หากมีการบังคับใช้กฎหมายก็จะลดจำนวนอุบัติเหตุลงได้

วัตถุประสงค์ของการวิจัย คือ ทราบสภาพปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย ทราบสมรรถนะ (Competency) ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการตรวจจับการกระทำผิดเรื่องยางรถเสื่อมสภาพ ศึกษาถึงอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย และความเป็นไปได้ในการเพิ่มอำนาจหน้าที่แก่ตำรวจจราจร

วิธีดำเนินการวิจัย ใช้การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้การศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร (Documentary Research) สัมภาษณ์เจาะลึก (In-depth Interview) กรณีศึกษา (Case Study) และการจัดสนทนากลุ่ม (Focused Group) โดยมีผู้ให้ข้อมูลสำคัญใน 4 เมืองหลัก ได้แก่ กรุงเทพมหานคร เชียงใหม่ อุบลราชธานี และภูเก็ต มีจำนวน 79 คน ซึ่งได้มาโดยการเลือกแบบเจาะจง ประกอบด้วย ตำรวจจราจรและผู้มีส่วนได้เสียกับการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร

จากการศึกษาที่ผ่านมา สามารถสรุปผลการวิจัยได้ 3 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 สรุปผลการวิจัย

ผลการวิจัยมีหัวข้อสำคัญ 7 ข้อดังนี้

ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจร

อุบัติเหตุควรเป็นปัญหาที่ผู้บริหารประเทศและนักการเมืองให้ความสนใจเพราะรุนแรงกว่าอาชญากรรม 4-5 เท่า แต่ป้องกันได้ง่ายกว่า ปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบกสร้างความเสียหายให้แก่ประเทศไทย เทียบได้กับอัตราการเจริญเติบโตของประเทศ (GDP) ถึงร้อยละ 2.8 หรือเท่ากับการส่งออกสินค้าทั้งหมดสูญเสียไปเลย เมื่อพิจารณาว่าสาเหตุใดเกิดขึ้นมากที่สุด ปรากฏว่าการขับรถเร็วมีอัตราการเกิดขึ้นสูงที่สุดประมาณ 20,000 รายต่อปี จากอุบัติเหตุทั้งหมดประมาณ 1 แสนรายต่อปี และมีความเชื่อมโยงกันระหว่างการขับรถเร็ว ยางเสื่อมสภาพ

กับความรุนแรงของอุบัติเหตุ โดยอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับรถเร็วน่าจะเกี่ยวข้องกับยางรถเสื่อมสภาพด้วยประมาณร้อยละ 30 หรือ 6,000 รายต่อปี เป็นอย่างน้อย มาตรฐานของยางรถยนต์

การผลิตยางรถยนต์มีมาตรฐานจากโรงงาน ยางรถยนต์มีส่วนประกอบที่เกิดจากเนื้อยาง ผ้าใบ ขวดลวดและอื่นๆ ยางแต่ละเส้นสามารถรับน้ำหนักได้จำกัด และมีอายุการใช้งานประมาณ 3 ปีหรือ 40,000 กิโลเมตรเท่านั้น หากใช้งานเกินอายุ ดอกยางจะสึก เนื้อยางแข็ง แก้มยางบวม เจ้าหน้าที่สามารถตรวจวัดได้ จากการพิจารณาคุณภาพของยางที่ปรากฏ การวัดร่องยางและอื่นๆ

การบังคับใช้กฎหมาย

การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) มีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุมากกว่าการให้การศึกษา (Education) และวิศวกรรม (Engineering) การบังคับใช้กฎหมายต่อยางเสื่อมสภาพกระทำได้ง่ายกว่า การตรวจจับความเร็วบนท้องถนน การบังคับใช้กฎหมายในเรื่องนี้เดิมยังไม่มีมาก่อน แต่หากกระทำได้ จะช่วยในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้

รถที่ใช้ยางเสื่อมสภาพ

หากใช้เกณฑ์มาตรฐานคือ ถ้ารถที่ใช้ยางเกินกว่า 3 ปี หรือ 40,000 กิโลเมตรแล้ว ถือเป็นยางเสื่อมสภาพ จะมีการใช้ยางเสื่อมสภาพ ดังนี้

จังหวัดเชียงใหม่ มีรถที่ใช้ยางเกิดมาตรฐานร้อยละ 50

จังหวัดอุบลราชธานี มีรถที่ใช้ยางเกิดมาตรฐานร้อยละ 80

จังหวัดภูเก็ต มีรถที่ใช้ยางเกิดมาตรฐานร้อยละ 50

กรุงเทพฯ มีรถที่ใช้ยางเกิดมาตรฐานร้อยละ 40

อาจกล่าวได้ว่ายิ่งพื้นที่ใดฐานะทางเศรษฐกิจไม่ดี ยิ่งมีผู้ใช้ยางเสื่อมสภาพมาก ตัวเลขการใช้ยางเสื่อมสภาพนี้แม้จะมาจากการประเมิน แต่ก็แสดงให้เห็นว่ามีความเสี่ยงบนท้องถนนที่เพิ่มขึ้นมาก

ทั้งนี้แม้จะมีการตรวจสภาพยางรถยนต์ประจำปี แต่รถใหม่ยังไม่ต้องตรวจสภาพ และรถที่ตรวจสภาพแล้วก็มี การเปลี่ยนนำยางเก่ามาใช้ โดยเฉพาะรถบรรทุก รถโดยสาร

การตรวจจับยางอาจมีปัญหา

จากการศึกษาพบว่า การบังคับใช้กฎหมายเพื่อที่จะตรวจจับยางเสื่อมสภาพในอนาคตเป็นสิ่งที่ดี แต่อาจมีแรงต้านทานขึ้นอยู่กับการทำ ความเข้าใจกับประชาชน การศึกษาพบว่าแต่ละเมืองจะมีประเด็น ดังนี้

จังหวัดเชียงใหม่ จะมีปัญหาสำคัญในเรื่อง ความซ้ำซ้อน
จังหวัดอุบลราชธานี จะมีปัญหาสำคัญในเรื่อง
การเรียกเก็บเงิน

จังหวัดภูเก็ต จะมีปัญหาสำคัญในเรื่อง
ประชาชนคัดค้าน

กรุงเทพฯ จะมีปัญหาสำคัญในเรื่อง ผู้
ประกอบการคัดค้าน

ข้อสังเกต แม้ว่าทุกจังหวัดจะกังวลว่าอาจเกิด
ปัญหา อุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายในอนาคต แต่ก็
เสนอแนวทางแก้ไข และมองเห็นว่าควรจะมีการดำเนินการ
เรื่องนี้มากกว่าไม่มี

การเพิ่มอำนาจหน้าที่ให้ตำรวจ

ประเด็นสำคัญต่อมาที่ได้จากการวิจัยคือ เมื่อ
พูดถึงการเพิ่มอำนาจให้ตำรวจในการตรวจจับ มีผู้เห็น
ด้วยหรือไม่ เพราะเหตุผลใด ผลการศึกษาปรากฏว่าทุก
จังหวัด มีความเห็นไปในทางเดียวกัน คือเห็นด้วย
แม้แต่เจ้าหน้าที่ขนส่งจังหวัด ที่มีอำนาจหน้าที่นี้อยู่แล้ว
ก็ไม่ขัดข้อง โดยให้เหตุผลว่างานจะไม่ซ้ำซ้อน และเจ้า
หน้าที่กรมการขนส่งก็ไม่เพียงพออยู่แล้ว แต่ทั้งนี้ก็จำเป็น
ที่จะต้องวางระเบียบปฏิบัติให้เป็นไปในทางเดียวกันด้วย
ส่วนเหตุผลสนับสนุนที่สำคัญที่สุดที่ทุกคนมีทัศนคติตรง
กันก็คือ เพราะสิ่งที่ทำนี้จะเกิดประโยชน์ต่อการลด
อุบัติเหตุ

วิธีการเพิ่มอำนาจ

พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้ให้อำนาจไว้
แล้วในเรื่อง การตรวจอุปกรณ์ ส่วนควบของรถที่ไม่
สมบูรณ์ แต่เนื่องจากไม่เคยมีการดำเนินการมาก่อน
ฉะนั้น จึงอาจมีการแก้ไขที่ระบียบเพิ่มเติมและการ
จัดการที่เหมาะสมเข้าไปด้วย โดยสรุปความเห็นของ
แต่ละจังหวัดได้ดังนี้

1. แก้ไขกฎกระทรวง หรือ พรบ.จราจรทางบก
เรื่องการให้อำนาจ
2. ออกระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติเพิ่ม
เรื่อง วิธีการตรวจ
3. ฝึกอบรมเจ้าหน้าที่
4. จัดทำคู่มือร่วมกับกรมการขนส่งทางบก
5. ตั้งเป็นผู้ตรวจการณารถยนต์
6. ออกตรวจร่วมกับหน่วยงานอื่น

7. มีเงินเพิ่มพิเศษ

8. ตั้งเป็นชุดเฉพาะกิจ ทำงานหน้าเดียว

9. มีประกาศนียบัตรรับรองผู้ผ่านการอบรม

หากประเมินความยากง่ายในการดำเนินการนี้
พบว่าการแก้ไข พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ สามารถกระทำได้
ยากกว่า การแก้ไขกฎกระทรวง

ส่วนที่ 2 อภิปรายผล

การอภิปรายผลในการวิจัยนี้ สามารถนำเสนอ
ใน 3 ประเด็นดังนี้

สถานการณ์ และจุดอ่อน จุดแข็งของการ บังคับใช้กฎหมาย

สถานการณ์ ของการใช้ยางรถยนต์เสื่อมสภาพ
ในประเทศ ปรากฏว่ามีการใช้ยางเสื่อมสภาพอยู่เป็น
จำนวนมาก อัตราเฉลี่ยจากทุกจังหวัดที่ศึกษา ประมาณ
ร้อยละ 55 ของรถบนท้องถนน สาเหตุที่มีการใช้ยางเหล่านี้อยู่
จำนวนมาก เนื่องจากเหตุผลทางเศรษฐกิจ ประชาชน
ยังไม่คิดว่าเป็นเรื่องสำคัญ ยังมีความรู้เกี่ยวกับยาง
รถยนต์น้อย และไม่คิดว่าจะเกิดอุบัติเหตุ ประชาชนใน
ภาคใดก็ตาม ต่างมีลักษณะที่คล้ายคลึงกัน คือหากไม่
มีการบังคับใช้กฎหมายก็ยินดีที่จะเสี่ยงไปก่อน

จุดอ่อน ของการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องยาง
รถยนต์ คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจมิได้ตระหนักมาก่อนว่ายาง
รถยนต์เสื่อมสภาพมีความสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุ
ไม่ทราบว่า จะตรวจอย่างไร และอำนาจหน้าที่ยังไม่
ชัดเจนว่าจะทำได้หรือไม่

จุดแข็ง ของการบังคับใช้กฎหมายในเรื่องนี้ อยู่
ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีจำนวนมากกระจายอยู่ทั่วประเทศ
หากมีการฝึกอบรม ควบคุมมาตรฐานการทำงาน เสริม
ด้วยแรงจูงใจเป็นเงินรางวัลค่าปรับ ก็จะสามารถออก
ทำงานได้ทันที

สมรรถนะของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สามารถจะดำเนินการ
ตรวจจับเรื่องยางรถยนต์เสื่อมสภาพ เพื่อให้เกิดความ
ปลอดภัยบนท้องถนนได้เพียงใด อาจวิเคราะห์ได้ ดังนี้

1) **กำลังพล** มีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำ
สถานีตำรวจต่างๆ ทั่วประเทศ แต่มีปริมาณงานมาก
หากจะเพิ่มงานด้านการตรวจจับยางรถยนต์เสื่อมสภาพ
ก็ควรเพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่ โดยการตั้งเป็นชุดเฉพาะกิจ

ประจำแต่ละสถานีตำรวจขนาดใหญ่ ประมาณ 5 นายต่อ สถานี และควรควบคุมพฤติกรรมการทำงานในเชิงลบด้วย

2) **ความรู้** เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทั่วไป ไม่มีความรู้ในเรื่องนี้มาก่อน ดังนั้น จะต้องมีการฝึกอบรม จัดทำคู่มือ มีการสอบความสามารถ จนถึงระดับที่เทียบได้กับช่างยนต์ก่อนการดำเนินการ

3) **เครื่องมือเครื่องใช้** ควรจัดทำค่าของงบประมาณและจัดซื้อเครื่องมือเครื่องใช้ ซึ่งควรประกอบด้วย อุปกรณ์การตรวจวัดต่าง ยานพาหนะ ชุดตั้งด่าน เลี้ยวสะท้อนแสง ไฟฉาย เป็นต้น

4) **การจัดการ** หากดำเนินการเรื่องนี้ควรแก้ปัญหาเรื่องการจัดการ ได้แก่ ทักษะคติของผู้บังคับบัญชาระดับสูงให้เห็นความสำคัญ อนุมัติดำเนินการ การหางบประมาณ การออกระเบียบคำสั่งต่างๆ กำลังคน ฯลฯ

อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย

การวิเคราะห์ระเบียบกฎหมาย

จากการศึกษาเอกสารของ พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.2522 และ พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ปรากฏว่าระเบียบ กฎหมายที่มีอยู่เดิมและใช้มาจนถึงปัจจุบัน มีการบัญญัติหลักการระเบียบวิธีปฏิบัติที่เกี่ยวกับยางรถยนต์ไว้พอสมควร แต่ยังไม่ชัดเจน โดยอาจพิจารณาได้ ดังนี้

พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522

กฎหมายฉบับนี้กล่าวถึงยางรถยนต์ใน มาตรา 6 ในลักษณะที่ห้ามรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงมาใช้ โดยให้ผู้ขับขี่มีหน้าที่ต้องจัดให้รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนควบที่ครบถ้วนและใช้งานได้ดี การบัญญัติกฎหมายในลักษณะนี้ย่อมหมายถึงผู้ขับขี่รถคันใดก็มีหน้าที่ดูแลให้มียางรถยนต์จำนวนครบถ้วน มีสภาพของยางที่ใช้การได้ดี ซึ่งมีความหมายกว้างอยู่ เพราะคำว่าใช้ได้ดีนั้นยังมีได้มีระเบียบมารองรับจึงมิได้จำกัดว่าควรใช้ยางรถยนต์ได้นานกี่ปี หรือระยะทางเท่าใด ดังนั้นถ้าสภาพยางตายแต่ดอกยางยังใหม่ จะใช้ได้หรือไม่ หรือดอกยางสึกเพียงใดจึงจะถือว่าใช้ได้ไม่ดีแล้ว

ข้อดีของ พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ คือมีการออกกฎกระทรวงจำกัดความเร็วรถที่วิ่งบนถนนไว้ ดังนั้นหากยางเสื่อมคุณภาพ แต่ผู้ขับขี่ไม่ขับเร็ว ผลเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุก็จะลดลง

พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ ยังได้กล่าวถึงอำนาจของ

พนักงานจราจร ให้มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถ เมื่อรถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามหลักเกณฑ์ที่วางไว้ ซึ่งแต่ละมาตรามีได้กล่าวถึงยางรถยนต์ไว้โดยตรง แต่หมายความรวมถึงยางรถยนต์ด้วย ดังนี้

มาตรา 6 กล่าวถึงอุปกรณ์ส่วนควบที่ไม่ครบถ้วน ใช้การไม่ได้ดี ซึ่งหมายถึงเจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจตรวจจับหาก ยางไม่ครบถ้วน หรือใช้การไม่ได้ดีด้วย

มาตรา 143 ให้มีอำนาจออกใบสั่งปรับตามกฎหมายหรือว่ากล่าวตักเตือน และมีอำนาจสั่งให้เจ้าของหรือผู้ขับขี่นำรถไปแก้ไขให้ถูกต้อง

มาตรา 144 ให้มีอำนาจตรวจดูอุปกรณ์ ส่วนควบที่ส่งให้นำไปเปลี่ยนหรือปรับปรุงแก้ไขก่อน เมื่อเห็นว่าใช้ได้จึงอนุญาตให้นำรถออกวิ่งบนถนนได้ซึ่งก็หมายความรวมถึงยางรถด้วยก็ได้

แม้ว่า พ.ร.บ.จราจรจะให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ แต่ในทางปฏิบัติแล้วปรากฏว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรซึ่งปฏิบัติตาม พ.ร.บ.จราจรทางบกในฐานะพนักงานเจ้าหน้าที่ยังขาดระเบียบและคำสั่งให้มีการปฏิบัติในการตรวจยางบนถนน ขาดคู่มือการทำงาน และขาดมาตรการควบคุมผู้ขับขี่ที่ถูกสั่งให้ไปแก้ไขยางรถยนต์ฯ จึงทำให้ขาดการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับยางรถยนต์มาโดยตลอด

จึงสมควรที่จะมีการร่างระเบียบ ขั้นตอนการปฏิบัติของพนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งจะต้องทำงานบนท้องถนนให้ชัดเจนต่อไป

พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522

ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยหลักเกณฑ์วิธีการ มีสิ่งที่น่าสนใจที่สุดของการควบคุมการใช้ยางรถยนต์อยู่ด้วย คือการตรวจสอบและวินิจฉัยของการตรวจสภาพรถ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2529 ข้อ 9 โดยอำนาจ พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.2522 กฎกระทรวง ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2531)

บัญญัติถึงวิธีการตรวจสภาพประจำปีของรถยนต์ว่า ให้ตรวจที่วงล้อและยาง ให้ดูยางที่มีรอยฉีกขาด การตรวจสภาพความลึกของดอกยาง คุณลักษณะของล้อที่ไม่ปกติ นอกจากนี้ยังได้ระบุหลักเกณฑ์ที่ถือว่าตรวจไม่ผ่านไว้ชัดเจนว่า การบวมบูน ฉีกขาดถึงชั้นผ้าใบ หรือดอกยางสึกจนต่ำกว่า 1.6 มม. ดังนั้น หลักเกณฑ์ตามระเบียบกรมการขนส่งฯฉบับนี้จึงเป็นระเบียบที่มีความ

ชัดเจนที่สุดในปัจจุบัน

อย่างไรก็ตามแม้ว่าจะมีระเบียบที่อาจเทียบเคียงได้ แต่ก็มีข้อบกพร่อง เช่น ความลึกดอกยางที่ถือว่าดอกยางจะลึกเกินกว่า 1.6 มม.ไม่ได้ นั่นอาจจะไม่เหมาะสมเพราะมียางรถประเภทและขนาดต่างๆ จำนวนมาก รถขนาดใหญ่ควรจะใช้เกณฑ์ความลึกดอกยางที่ต่างไปจากนี้ ฉะนั้นหลักเกณฑ์ที่มีอยู่นี้จึงน่าจะยังไม่เพียงพอและอาจจะต้องพัฒนามากขึ้นไปอีก

พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ.2522

รถตาม พ.ร.บ.การขนส่งทางบกฯ จะต้องเป็นรถที่มีความมั่นคงแข็งแรงตามมาตรา 71 และจะต้องผ่านการตรวจสอบจากพนักงานตรวจสภาพเสียก่อนจึงจะนำมาจดทะเบียนและเสียภาษี

กฎกระทรวงฉบับที่ 9 (พ.ศ.2524) ออกตามความใน พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 หมวดที่ 1 ปรากฏว่ากฎกระทรวงฉบับนี้ออกมาควบคุมการใช้ยางของรถเพื่อการโดยสารและขนส่งด้วย คืออย่างที่ใช้จะต้องเป็นยางชนิดกึ่งวงกลม มีขนาดที่สามารถรับน้ำหนักเต็มอัตราบรรทุกได้โดยปลอดภัย

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะ

1. ควรเสนอผู้บริหารของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พิจารณารายงานวิจัยฉบับนี้เพื่อปรับปรุงระเบียบการบังคับใช้กฎหมายต่อยางรถยนต์ที่เสื่อมสภาพ โดยมอบหมายให้มีหน่วยงานรับผิดชอบ

2. ร่างกฎกระทรวงเพื่อขอเพิ่มอำนาจหน้าที่แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

3. ร่างระเบียบวิธีตรวจจับยางรถยนต์เสื่อมสภาพ จัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน จัดการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ โดยร่วมมือกับกรมการขนส่งทางบกในการจัดทำใช้ร่วมกันและมีมาตรฐานเดียวกัน เพื่อไม่ให้เกิดความเหลื่อมล้ำในการบังคับใช้กฎหมาย

4. เพิ่มอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อทำหน้าที่เป็นหน่วยเฉพาะกิจ ตรวจจับเกี่ยวกับสภาพของรถ มีอัตราประมาณ 5 คนต่อ 1 สถานีตำรวจ ประจำสถานีตำรวจนครบาลทุกแห่ง ตำรวจทางหลวงบนถนนสายหลัก ส่วนตำรวจภูธร ควรดำเนินการเฉพาะสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมือง

5. ควรมีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อเป็น

ชุดเฉพาะกิจ โดยอาจจะอบรมด้านการตรวจยางรถยนต์อย่างเดียว หรืออาจจะอบรมพร้อมกับเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวกับช่างยนต์ เช่น ควันดำ เสียงดัง ความเมา ความเร็ว โดยเปิดเป็นหลักสูตรเฉพาะทาง มีการร่างหลักสูตรและรับรองโดยหน่วยงานราชการหรือสถาบันที่น่าเชื่อถือ มีการสอบ ผู้สำเร็จการฝึกอบรมจะได้รับการแต่งตั้งเป็นผู้ตรวจการณัรถยนต์ ได้รับประกาศนียบัตร มีเงินเพิ่มพิเศษประจำตำแหน่ง 3,000- 5,000 บาท และมีหน้าที่เฉพาะเรื่อง การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับช่างยนต์ เป็นสำคัญ

6. เพิ่มเพดานเงินรางวัลค่าปรับจากเดิม 10,000 บาท เป็น 15,000 - 20,000 บาท เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีขวัญและกำลังใจในการทำงาน เนื่องจากเงินจำนวนนี้เป็นรายได้บริสุทธิ์ ที่เป็นเสมือนเงินตอบแทนการทำงานล่วงเวลา แต่ควรจะต้องป้องกันการประพฤติมิชอบด้วยวิธีอื่น เช่น การอบรม การตั้งคณะกรรมการจริยธรรมตำรวจจราจร เป็นต้น

7. จัดทำหลักสูตรกลาง ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในเรื่อง การตรวจจับยางรถยนต์ที่เสื่อมสภาพ ที่กองบัญชาการตำรวจ หรือจัดทำหลักสูตร ช่างยนต์ สำหรับตำรวจจราจร ที่รวมความรู้หลายๆ ด้านไว้ด้วยกันก็ได้ แล้วเปิดให้ตำรวจทั่วประเทศเข้ารับการฝึกอบรมได้

8. ให้พนักงานสอบสวน แจ้งข้อหาผู้กระทำผิดคดีจราจรที่ตรวจสอบแล้วพบว่าใช้ยางรถยนต์ที่เสื่อมสภาพ

9. ให้บริษัทผู้ผลิตยางรถยนต์ พิมพ์วันเดือนปีที่ผลิต และวันเดือนปีที่หมดอายุ ไว้ที่ยางรถยนต์ เป็นภาษาที่เข้าใจง่ายไม่เป็นรหัส นอกจากนี้ให้ทำฉลากกำกับยาง หรือเอกสารชี้แจง การใช้อย่าง อธิบายถึงขนาด การรับน้ำหนัก ความเร็วที่เหมาะสม ขนาดกระทะล้อ และอื่นๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้ยาง เป็นภาษาไทยติดไว้กับยางแต่ละเส้น พร้อมกับประชาสัมพันธ์ รณรงค์ให้มีการใช้ยางรถยนต์ที่ถูกต้อง หรือรู้จักตรวจสอบยางหมดอายุด้วยตนเอง

10. เสนอให้กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ กรมการขนส่งทางบก ควบคุมร้านค้าจำหน่ายยางเก่า แกะดอก หล่อดอก ที่นำยางเสื่อมสภาพมาดัดแปลงและจำหน่ายแก่ประชาชน โดยมีมาตรการควบคุม มีเจ้าหน้าที่ออกตรวจจับ

ระบบรายงานสถิติอุบัติเหตุ ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

พันตำรวจโท ดร.ณรงค์ศักดิ์ บวรวงศ์พิทักษ์

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

บทนำ

ในการตัดสินใจแก้ปัญหาใด ๆ ข้อมูล (Data) ถือได้ว่ามีส่วนสำคัญในการประกอบการตัดสินใจนั้น ๆ การที่จะทำได้ดีหรือทำให้ผลการตัดสินใจนั้นเป็นที่น่าเชื่อถือคือควรทำการตัดสินใจภายใต้การอ้างอิงจากข้อมูล จึงจำเป็นต้องใช้ข้อมูลจากหลายๆแหล่งมาวิเคราะห์เพื่อประกอบการพิจารณาในแต่ละเรื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อมูลอุบัติเหตุ (Accident Data)

ระบบฐานข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (POLice Information System - POLIS) เป็นแหล่งข้อมูลอุบัติเหตุที่สำคัญ ที่ใช้มาเป็นเวลานานแต่ยังมีข้อจำกัด

ปัจจัยสำคัญที่จะทำให้การพัฒนา ระบบคอมพิวเตอร์ประสบความสำเร็จนั้นประกอบด้วย

1. อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง (Hardware)
2. เครื่องมือในการพัฒนา (Software)
3. การบริหารจัดการฐานข้อมูล (Database)
4. เครือข่ายเชื่อมโยง (Network)
5. บุคลากรที่เกี่ยวข้อง (People ware) และ
6. ข้อบังคับหรือกติกาการทำงานร่วมกัน

(Regulation) นั้น

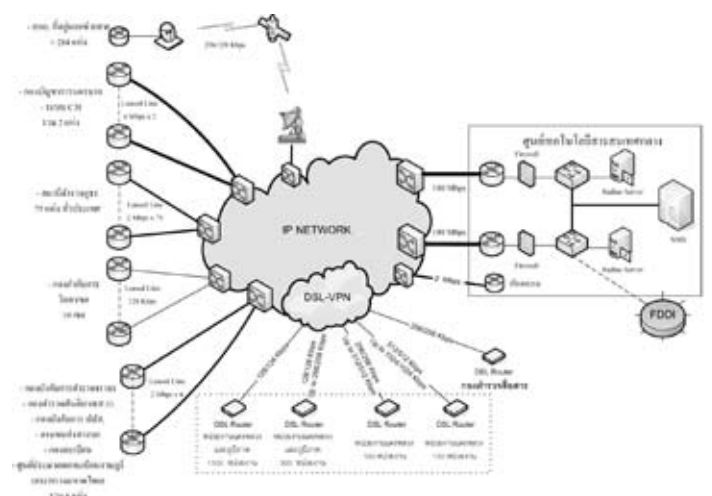
เนื่องจากปัญหาการขาดความพร้อมด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของสำนักงานตำรวจแห่งชาติทำให้ระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุของสำนักงานตำรวจแห่งชาติยังขาดความสมบูรณ์ เป็นเหตุให้ผู้บริหารไม่สามารถนำข้อมูลมาวิเคราะห์ได้ในมิติต่าง ๆ จึงต้องอาศัยข้อมูลจากแหล่งอื่นมาประกอบการพิจารณาเพื่อช่วยในการตัดสินใจ

ด้วยเหตุดังกล่าว รัฐบาลสมัย พันตำรวจโท ดร.ทักษิณ ชินวัตร จึงพิจารณาให้งบประมาณแก่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้เกิดประโยชน์มีความสอดคล้องกับหน้าที่และภารกิจของตำรวจ ด้วยหลักการบริหารจัดการข้อมูล (Database Conceptual Scheme) ที่ว่า “ข้อมูลกำเนิดที่ไหน ต้องเก็บไว้ที่นั่น เพื่อให้เจ้าของข้อมูลได้ใช้ข้อมูล” จึงเป็นที่มาของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสถานีตำรวจ (Police Station Operation Data System – PODS) เริ่มจากการกำหนดความต้องการจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ (User Requirements) โดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ใช้ข้อมูลในสถานี

ตำรวจ ผู้วิเคราะห์ระบบ (System analysis) พิจารณาข้อจำกัดของระบบฐานข้อมูลเดิม ประกอบกับข้อดีจากระบบคอมพิวเตอร์อื่น ๆ ที่ประสบความสำเร็จ นำมาพัฒนาเป็นระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุ (Accident Information) ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติใหม่ขึ้น

ระบบการรายงานสถิติอุบัติเหตุของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (เดิม)

ระบบรายงานสถิติอุบัติเหตุของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นส่วนหนึ่งของระบบฐานข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (POLice Information System - POLIS) ที่สร้างขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539 การออกแบบระบบฐานข้อมูลฯ ถูกออกแบบให้เป็นระบบศูนย์กลาง (Centralization System) เป็นการประมวลผลผ่านศูนย์กลางปลายทาง (Terminal) แล้วเรียกหาข้อมูลหรือโปรแกรมที่จะใช้จากส่วนกลาง โดยออกแบบให้ข้อมูลอุบัติเหตุทั้งหมดถูกกรอก (key-in) ผ่านระบบเครือข่ายสารสนเทศเสมือนส่วนตัว หรือที่เรียกว่า VPN (Virtual Private Network) การไหลของข้อมูล (Data Flow) เริ่มจากสถานีตำรวจที่เกิดเหตุ ตามรูปแบบหรือแบบฟอร์มที่ระบบออกแบบไว้ ข้อมูลจะไหลเข้าสู่ระบบฐานข้อมูลส่วนกลาง (Center Database System) และเก็บข้อมูลทั้งหมดไว้ที่เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายส่วนกลาง (Central Server)



รูปภาพที่ 1 ผังการแสดงเครือข่ายสารสนเทศเสมือนส่วนตัว (Virtual Private Network) ของระบบ POLIS

การรายงานสถิติอุบัติเหตุหรือข้อมูลทางอุบัติเหตุของสำนักงานตำรวจแห่งชาตินั้น ฝ่ายประมวลผลของศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลางมีหน้าที่โดยตรงในการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจากสถานีตำรวจและจัดทำรายงานในรูปแบบตาราง เสนอผู้บังคับบัญชาหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามการร้องขอในรูปแบบของตารางเปรียบเทียบในช่วงเวลา

ผลการวิเคราะห์สถิติอุบัติเหตุ

ตารางที่ 1 สถิติอุบัติเหตุของรถประเภทต่าง ๆ จำแนกตามกองบัญชาการ

(มกราคม 2549 - มิถุนายน 2552)

หน่วยงาน	รับแจ้ง (ราย)	คนเดินเท้า	รถจักรยาน	รถสามล้อ	รถจักรยานยนต์	รถสามล้อเครื่อง	รถยนต์นั่ง	รถโดยสารเล็ก(ตู้)	รถบรรทุก (ปิกอัพ)	รถโดยสารขนาดใหญ่	รถบรรทุก 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อ	รถอีแต่น	รถแท็กซี่
กองบัญชาการตำรวจนครบาล	78634	2749	354	59	26069	464	31582	1272	9919	1877	1089	1141	2	7056
ตำรวจภูธรภาค 1	15103	472	96	8	4958	6	1338	215	2516	421	313	409	0	144
ตำรวจภูธรภาค 2	8761	266	43	3	1787	15	606	41	1150	138	123	167	0	16
ตำรวจภูธรภาค 3	15407	390	45	4	2372	17	889	137	1386	171	154	203	0	11
ตำรวจภูธรภาค 4	8377	290	64	5	2220	22	682	37	919	122	168	80	0	34
ตำรวจภูธรภาค 5	11863	314	82	4	3150	6	1075	128	1618	192	188	141	0	36
ตำรวจภูธรภาค 6	7642	320	93	7	2342	29	910	40	1175	81	94	121	5	5
ตำรวจภูธรภาค 7	7060	248	60	2	2627	2	838	88	1550	78	172	226	0	30
ตำรวจภูธรภาค 8	15842	352	36	3	3747	1	1141	96	1994	138	152	195	0	58
ตำรวจภูธรภาค 9	3909	124	21	0	1221	2	463	53	767	43	57	75	0	14
ศูนย์ปฏิบัติการจังหวัดชายแดนภาคใต้	514	19	3	0	66	0	22	3	43	0	6	6	0	0

ที่มาของข้อมูล: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ตารางที่ 2 สถิติอุบัติเหตุของส่วนบุคคล จำแนกตามกองบัญชาการ

(มกราคม 2549 - มิถุนายน 2552)

หน่วยงาน	ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคล						ผู้ต้องหา				ไม่รู้ตัว ผู้กระทำผิด
	ตาย		บาดเจ็บสาหัส		บาดเจ็บเล็กน้อย		จับกุม		หลบหนี		
	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	
กองบัญชาการตำรวจนครบาล	613	157	15028	10227	9698	1711	44345	4704	68	9	787
ตำรวจภูธรภาค 1	1720	597	3033	1746	3027	1050	7783	532	155	13	177
ตำรวจภูธรภาค 2	1290	464	1534	893	1854	746	4300	423	208	18	129
ตำรวจภูธรภาค 3	1454	451	2130	1248	2137	638	8153	513	225	19	292
ตำรวจภูธรภาค 4	1647	482	1441	696	1839	590	4360	403	141	15	149
ตำรวจภูธรภาค 5	1267	310	2284	1283	2170	707	5935	638	138	7	143
ตำรวจภูธรภาค 6	1484	479	2057	1084	2067	683	3411	438	169	18	183
ตำรวจภูธรภาค 7	1025	384	2325	1539	2122	876	2849	505	136	10	101
ตำรวจภูธรภาค 8	1216	466	3417	2194	2806	1136	4406	532	180	17	196
ตำรวจภูธรภาค 9	666	250	799	508	947	414	1806	182	58	4	45
ศูนย์ปฏิบัติการจังหวัดชายแดนภาคใต้	78	29	76	15	57	21	161	9	11	0	14

ที่มาของข้อมูล: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิดอุบัติเหตุ (จำนวน 31,582 ราย) สูงกว่ารถจักรยานยนต์ (จำนวน 26,069 ราย)

ผลการวิเคราะห์จากตารางแสดงผลที่ 2 (ยกเว้น ศูนย์ปฏิบัติการจังหวัดชายแดนภาคใต้) พบว่า

- กองบัญชาการตำรวจนครบาล มีสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ (เพศชาย จำนวน 613 คน เพศหญิง จำนวน 157 คน) น้อยที่สุด แต่มีจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (เพศชาย จำนวน 15,028 คน เพศหญิง จำนวน 10,227 คน) และบาดเจ็บเล็กน้อย (เพศชาย จำนวน 9,698 คน เพศหญิง จำนวน 1,711 คน) มากที่สุด เมื่อเทียบกับกองบัญชาการอื่นๆ

- ผลการจับกุมผู้ต้องหา กองบัญชาการตำรวจนครบาลสามารถจับกุมผู้ต้องหา (เพศชาย จำนวน 44,345 คน เพศหญิง จำนวน 4,704 คน) และประเภทไม่รู้ตัวผู้กระทำผิด (จำนวน 787 ราย) สูงสุด เมื่อเทียบกับกองบัญชาการอื่นๆ

- เพศชายมีโอกาสกระทำผิดกฎหมายมากกว่า เพศหญิงในทุกมิติไม่ว่าจะเป็นอุบัติเหตุถึงชีวิต ได้รับบาดเจ็บสาหัส และบาดเจ็บเล็กน้อย

ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสถานีตำรวจ (Police Station Operation Data System – PODS)

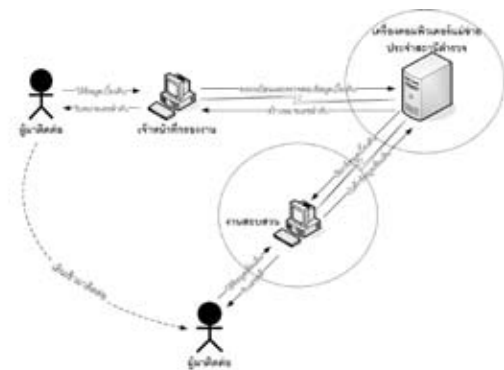
สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้รับงบประมาณจากรัฐบาลเพื่อพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับสถานีตำรวจ (Police station Operation Data System – PODS) ที่มีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล เป็นระบบฐานข้อมูลจำเพาะและมีความสัมพันธ์กันในงานของสถานีตำรวจ ทั้งสายงานปฏิบัติการ ไม่ว่าจะเป็นงานสอบสวน งานสืบสวน งานป้องกันปราบปราม งานบริการประชาชน สายงานอำนวยการ รวมถึงระบบงานจราจร

สำนักงานตำรวจแห่งชาติจึงต้องการระบบที่รองรับการทำงานของสถานีตำรวจ โดยนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้เพื่อส่งเสริมให้การบริหารงานในสถานีตำรวจมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมาย ทำให้ประชาชนพึงพอใจมากที่สุด ทั้งนี้ระบบจะต้องเชื่อมต่อการทำงานทั้งหมดของสถานีตำรวจนั้นๆ เข้าด้วยกัน ตั้งแต่การรับแจ้งเหตุจากประชาชน จนถึงสิ้นสุด

กระบวนการทำงาน และผู้บริหารของสถานีตำรวจสามารถมองเห็นหรือพิจารณาการปฏิบัติงานในภาพรวมของสถานีได้ ทั้งในเชิงรายละเอียดของสำนวนคดีต่างๆ เชิงปริมาณของคดี โดยทั้งหมดจะต้องเป็นการลดการทำงานที่ซ้ำซ้อน และใช้ข้อมูลในฐานข้อมูลเดียวกัน มีการจัดเก็บข้อมูลในคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Server) ที่สถานีตำรวจ ทั้งนี้หลักการระบบสารสนเทศสถานีตำรวจ (PODS) ถูกออกแบบให้สถานีตำรวจเป็นเจ้าของข้อมูล มีการจัดเก็บข้อมูลในไว้ที่สถานีตำรวจ ซึ่งผู้บริหารสถานีตำรวจสามารถบริหารจัดการและจัดการข้อมูลได้อย่างอิสระ

เมื่อประชาชนหรือผู้ที่ได้รับความเดือดร้อน (Customer) เข้ามาติดต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ จะต้องแสดงบัตรประจำตัวประชาชน เพื่อทำการบันทึกข้อมูลในระบบ และถูกสอบถามข้อมูลเบื้องต้น เพื่อให้ระบบสารสนเทศสถานีตำรวจ (PODS) ทำการตรวจสอบประวัติผู้มาแจ้งความจากหมายเลขประจำตัว 13 หลัก หรือจากชื่อ นามสกุล มีการออกหมายเลขรับเรื่อง (Code) และแนะนำขั้นตอนการดำเนินการต่อไป

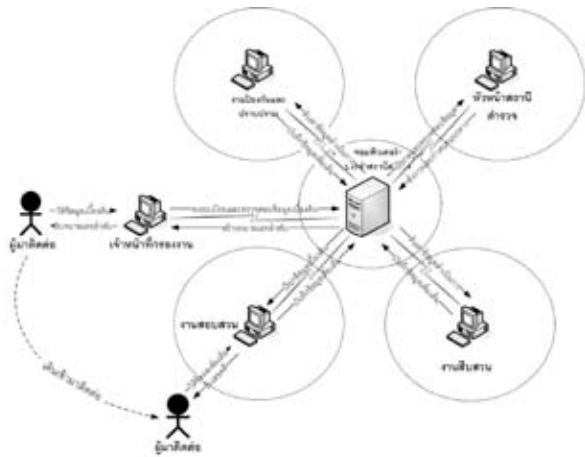
เมื่อผู้แจ้งความเข้าติดต่อพนักงานสอบสวนตามคำแนะนำจากเจ้าหน้าที่ตำรวจพร้อมมอบหมายเลขรับเรื่อง (Code) แล้ว พนักงานสอบสวนก็จะทำการบันทึกหมายเลขรับเรื่อง (Code) ลงในระบบสารสนเทศสถานีตำรวจ (PODS) ข้อมูลการสอบถามเบื้องต้นพร้อมรายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลที่เกี่ยวข้องก็จะปรากฏให้พนักงานสอบสวนบนเครื่องคอมพิวเตอร์ (Client) เพื่อทำการสอบสวนอย่างต่อเนื่องต่อไปจนเสร็จกระบวนการสอบสวน รายละเอียดทั้งหมดของสำนวนการสอบสวนจะถูกเก็บเป็นความลับ ยกเว้นผู้ที่เกี่ยวข้องกับคดีจริงๆ ตามรูปภาพที่ 2



รูปภาพที่ 2 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างผู้มาติดต่อกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสถานีตำรวจ

สำหรับกรณีที่ประชาชนผู้ได้รับความเดือดร้อนไม่สามารถเดินทางมาที่สถานีตำรวจได้ อาจใช้ช่องทางอื่น เช่น โทรศัพท์แจ้งเหตุเข้ามาที่สถานีตำรวจ เพื่อขอให้ตำรวจเข้าไปประจับเหตุหรือดำเนินการเช่นเดียวกัน ระบบจะต้องให้เจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งรับแจ้งเหตุทางโทรศัพท์ บันทึกข้อมูล และส่งข้อมูลต่อไปกับส่วนงานที่รับผิดชอบต่อไป

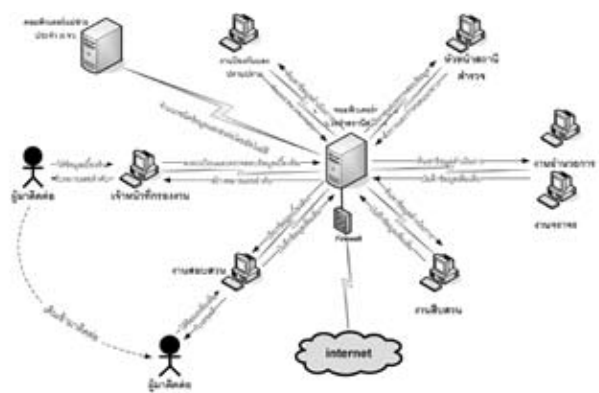
เมื่อพนักงานสอบสวนมีความจำเป็นต้องมอบงานให้ฝ่ายสืบสวน ฝ่ายป้องกันและปราบปราม ดำเนินการสืบสวนเพื่อหาตัวผู้กระทำความผิด หรือเพื่อให้ได้ตัวมาดำเนินคดี รายละเอียดของผู้ที่ต้องการติดตามจะปรากฏในงานสืบสวน โดยระบบสารสนเทศสถานีตำรวจจะจัดเรียงความสำคัญและความต้องการติดตามตัว ในกรณีที่ได้ดำเนินการติดตามหรือจับกุมเรียบร้อยแล้ว เจ้าหน้าที่แต่ละฝ่ายก็จะบันทึกรายละเอียดการจับกุมลงในระบบฯ พนักงานสอบสวนก็สามารถดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสำนวนการสอบสวนต่อไป (ตามรูปภาพที่ 3)



รูปภาพที่ 3 ความสัมพันธ์ระหว่างงานสอบสวน งานสืบสวน งานป้องกันและปราบปราม

เช่นเดียวกับงานจราจร เมื่อพนักงานสอบสวนคดีจราจรได้ดำเนินการตามระเบียบขั้นตอนของการสอบสวนคดีจราจรแล้ว พนักงานสอบสวนก็จะบันทึกรายละเอียดต่างๆ ลงในระบบ ฯ โดยข้อมูลรายละเอียดดังกล่าวต้องประกอบด้วยข้อมูลภูมิศาสตร์สารสนเทศพร้อมสัญลักษณ์ในระดับต่างๆ ของเขตพื้นที่การตรวจของแต่ละหน่วยและข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ในระบบสารสนเทศของสถานีตำรวจ ได้ออกแบบอย่างชัดเจนว่าผู้บริหารของสถานีตำรวจ (Police Station Administrator) จะต้องสามารถมองหรือพิจารณาการปฏิบัติงานในภาพ

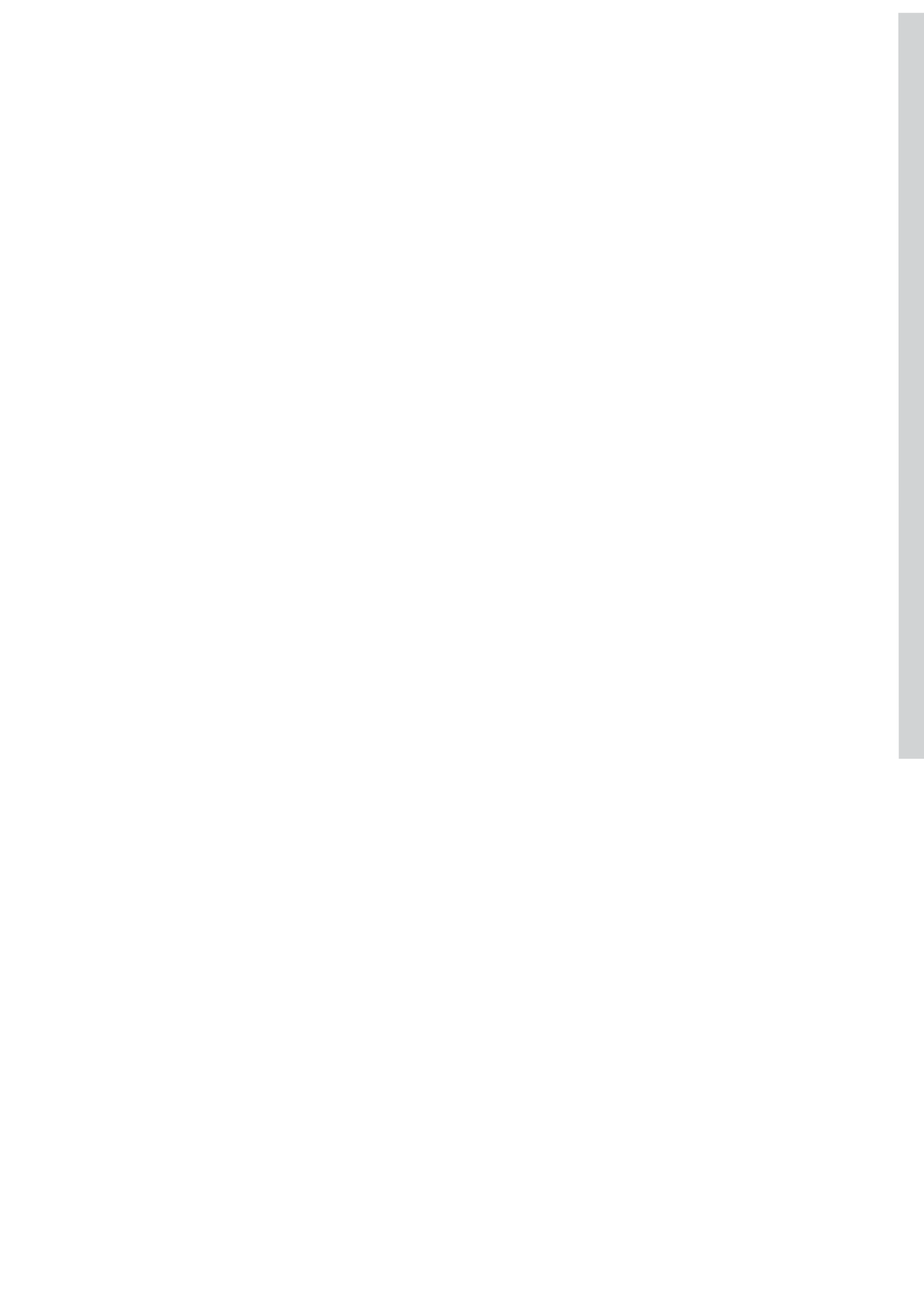
รวมทั้งหมดได้จากคอมพิวเตอร์ ทั้งเชิงรายละเอียดของสำนวนคดีต่างๆ เชิงประมาณของคดีและจำนวนผู้มาแจ้งความทั้งไม่เป็นคดี (เช่น การแจ้งบัตรหาย การแจ้งความเพื่อเป็นหลักฐาน การระงับเหตุ เป็นต้น) และจำนวนผู้มาแจ้งความที่เป็นคดี จำนวนคดีที่เกิดขึ้น จำนวนผู้ต้องหา จำนวนผู้ต้องหาที่หลบหนีการจับกุม เป็นต้น ระบบสารสนเทศสถานีตำรวจ จะพิจารณาและคัดเลือกข้อมูล (Classify) ส่งไปยังคอมพิวเตอร์แม่ข่ายที่ส่วนกลาง (Police Central Server) เพื่อให้ผู้บังคับบัญชาระดับสูงสามารถวิเคราะห์ข้อมูลในภาพรวมในแต่ละระดับของสายการบังคับบัญชาเพื่อให้สามารถกำหนดเป็นนโยบายให้หน่วยต่างๆ ปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง (ตามภาพที่ 4)



รูปภาพที่ 4 ความสัมพันธ์งานต่าง ๆ ในระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสถานีตำรวจ

แนวทางแก้ไขปัญหายั่งยืน

ข้อมูลอุบัติเหตุ (Accident Data) ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นส่วนหนึ่งของข้อมูลการจราจร (Traffic Data) เท่านั้น ในการวิเคราะห์และแก้ไขปัญหาจราจรในภาพรวมจำเป็นอย่างยิ่งที่จะใช้ข้อมูลจราจรจากแหล่งอื่นๆ แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นคือ แต่ละหน่วยงานได้พัฒนาระบบฐานข้อมูลของตนเองเพื่อใช้ในหน่วยงานของตน ซึ่งแต่ละหน่วยก็มีความต้องการในระบบ (System Requirement) แตกต่างกัน จึงทำให้การบริหารจัดการค่อนข้างมีปัญหา วิธีการแก้ปัญหานี้ คือ จัดตั้งศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านจราจรแห่งชาติ เพื่อเป็นศูนย์รวบรวมข้อมูลและแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านจราจรในทุกมิติเพื่ออำนวยความสะดวกในการวิเคราะห์และแก้ไขปัญหาจราจรของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพต่อไป



กล่องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ร้อยตำรวจเอกอมรชัย ลีลาขจรจิตร

กองบังคับการตำรวจจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

หลักการและเหตุผล

ประเทศไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุมากกว่า 12,000 คน ในแต่ละปี ตามรูปที่ 1 หรือเฉลี่ยวันละ 33 คน ซึ่งมีมูลค่าความเสียหายมากกว่า 2 แสนล้านบาท คิดเป็น 2.8% ของ GDP สำนักงานตำรวจแห่งชาติเห็นความสำคัญของการลดอุบัติเหตุดังกล่าวจึงได้เกิด

เป็นโครงการติดตั้งระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (Red Light Camera) ขึ้น โดยสามารถถ่ายภาพการกระทำผิดพร้อมออกมาหมายเรียกไปที่บ้านได้ ปรากฏในรูปที่ 2 โดยใช้งบประมาณ 175 ล้านบาท ระยะเวลาติดตั้งกว่าสองปีจนกระทั่งได้เริ่มใช้งานครั้งแรกในวันที่ 30 ธันวาคม 2551 ที่ผ่านมา



รูปที่ 1 จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย
(ข้อมูลอุบัติเหตุ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2551)

เมื่อระบบกล้องฯ เริ่มใช้งานสื่อมวลชนต่าง ๆ ให้ความสนใจและช่วยในการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องในช่วงต้น ส่งผลให้พฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถในกรุงเทพมหานครเปลี่ยนแปลงไปโดยประชาชนแต่ละคนมีความเห็นและทัศนคติต่อระบบกล้องฯ ที่แตกต่างกันออกไป นอกจากนี้สถิติในการเกิดอุบัติเหตุบริเวณแยกในกรุงเทพมหานครก็มีการเปลี่ยนแปลงไปด้วยเช่นกัน

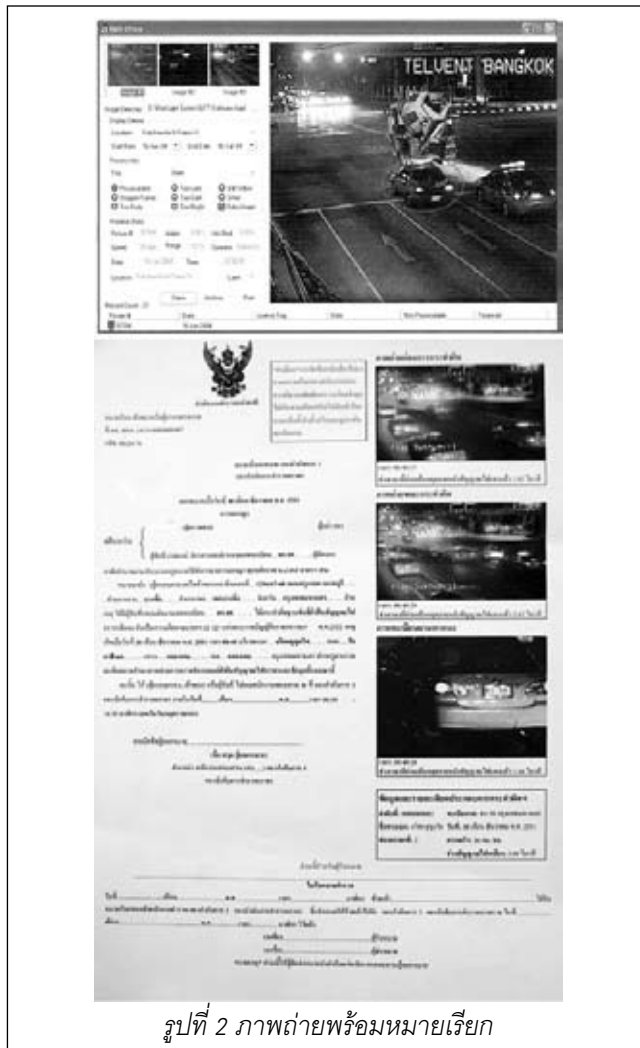
สถิติอุบัติเหตุในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

จากข้อมูลอุบัติเหตุสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ประจำปี พ.ศ.2551 พบว่ามีการเกิดอุบัติเหตุจราจรทั่วประเทศมีผู้เสียชีวิต จำนวน 11,505 ราย โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิตในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร 611 ราย ปรากฏตามตารางที่ 1 เมื่อคำนวณเป็นอัตราส่วนร้อยละของจำนวนอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตพบว่ามีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร ร้อยละ 46 และมีผู้เสียชีวิต ร้อยละ 5 ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมดทั่วประเทศ จากรูปที่ 3 และ 4

ตารางที่ 1 สถิติอุบัติเหตุจราจร ปี 2551

สถิติอุบัติเหตุ	ทั่วประเทศ	กรุงเทพมหานคร
จำนวนอุบัติเหตุ	88,721	41,147
จำนวนผู้เสียชีวิต	11,505	611

(ข้อมูลอุบัติเหตุ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2551)



รูปที่ 2 ภาพถ่ายพร้อมหมายเรียก



สำหรับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานครนั้นมีหลายสาเหตุโดยสาเหตุสำคัญสาเหตุหนึ่ง คือ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร จากสถิติอุบัติเหตุของบังคับการตำรวจจราจรพบว่าในปี 2550 และ 2551 มีการเกิดอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมากถึง 2,213 และ 1,761 ครั้ง ตามลำดับ รายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 2

ตารางที่ 2 สถิติอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรใน กทม. ปี 2550 และ 2551

สถิติ	อุบัติเหตุใน กทม.		ร้อยละ
	จำนวน	สาเหตุจากฝ่าฝืนสัญญาณไฟ	
ปี 2550	46,899	2,213	5%
ปี 2551	41,328	1,761	4%

(ข้อมูลอุบัติเหตุ กองกำกับการ 5 กองบังคับการตำรวจจราจร, 2551)

ทัศนคติของประชาชนต่อระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

หลังจากได้เริ่มใช้งานระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมาแล้วเป็นเวลา 4 เดือน เศษ ได้มีการสำรวจทัศนคติของประชาชนที่มีต่อระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรในหัวข้อต่าง ๆ ซึ่งสะท้อนการทำงานของตำรวจในการสร้างความเข้าใจแก่ประชาชนและพฤติกรรมของประชาชนที่เปลี่ยนไปหลังจากติดตั้งระบบกล้องดังกล่าว ซึ่งผลจากแบบสอบถามมีดังต่อไปนี้

ความเห็นเกี่ยวกับการติดตั้งระบบกล้องฯ มีผู้เห็นด้วย 95% และคัดค้าน 5% เหตุผลที่เห็นด้วยต่อการติดตั้งระบบกล้องฯ มีดังนี้

ความเห็น	จำนวน
ช่วยลดอุบัติเหตุ	59%
ช่วยลดการฝ่าไฟแดง	90%
ช่วยลดความเร็วรถ	36%
อื่นๆ	17%

เหตุผลที่คัดค้านการติดตั้งระบบกล้องฯ

ความเห็น	จำนวน
ความเห็นส่วนตัว	0%
ระบบฯ ไม่น่าเชื่อถือ	7%
ระบบฯ ไม่ยุติธรรม	2%
อื่นๆ	0%

การฝ่าไฟแดงเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุบริเวณแยก

ความเห็น	จำนวน
เห็นด้วย	93%
คัดค้าน	7%

ระบบกล้องฯ สามารถลดอุบัติเหตุบริเวณแยกได้

ความเห็น	จำนวน
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	2%
ไม่เห็นด้วย	2%
ไม่แน่ใจ	17%
เห็นด้วย	49%
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	29%

สาเหตุที่ขับรถฝ่าไฟแดง

ความเห็น	จำนวน
เวลาไฟเหลืองสั้นเกินไป	32%
รถมาเร็วเกินกว่าจะหยุดทัน	63%
ตั้งใจจะไม่หยุด	59%
อื่น ๆ	20%

หากทราบว่าบริเวณทางแยกติดตั้งระบบกล้องฯ จะยังคงขับรถฝ่าไฟแดง

ความเห็น	จำนวน
จะฝ่าฝืน	12%
จะไม่ฝ่าฝืน	88%

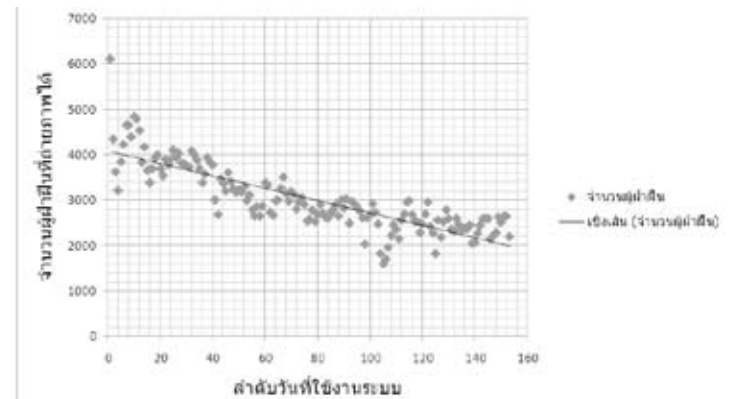
โดยสรุปแล้วเมื่อประชาชนทราบว่ามีการติดตั้งระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรแล้วจะตัดสินใจไม่ฝ่าฝืนเป็นส่วนใหญ่ สำหรับส่วนน้อยที่คงฝ่าฝืนนั้นมักจะเป็นกลุ่มที่มีความเข้าใจว่าการเกิดอุบัติเหตุบริเวณแยกไม่เกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟและไม่เชื่อมั่นว่าระบบกล้องฯ จะสามารถตรวจจับได้จริง

การเปลี่ยนแปลงของการฝ่าฝืน

สัญญาณไฟจราจร และจำนวนอุบัติเหตุ

การเปิดใช้ระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมาเป็นระยะเวลา 4 เดือนนั้นสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับรถของประชาชนให้ปลอดภัยมากขึ้นได้อย่างมีนัยยะสำคัญโดยมีจำนวนของผู้ที่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (เก็บข้อมูลจากแยกจำนวน

30 แยก) ลดลงถึง 39.81 % รายละเอียดปรากฏตามรูปที่ 4 และจากการที่มีผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรลดลงนี้ส่งผลให้จำนวนอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรลดลงด้วย



รูปที่ 5 จำนวนผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่ถูกตรวจพบภายหลังใช้งานระบบกล้องแต่ละวัน (ข้อมูลจำนวนผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร กองบังคับการตำรวจจราจร, 2552)

จากสถิติจำนวนอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรในกรุงเทพมหานครนั้น เมื่อนำจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในช่วงเดือนเดียวกันมาเปรียบเทียบย้อนหลังจะพบว่ามีการลดลงของอุบัติเหตุมากจนเป็นที่พอใจโดยเฉพาะในช่วงเดือนเมษายน 2552 ได้มีจำนวนอุบัติเหตุลดลงจากปี 2550 จำนวน 116 ครั้งคิดเป็น 51% และลดลงจากปี 2551 คิดเป็น 16%

การประมาณการสถิติอุบัติเหตุ

จากสถิติจำนวนอุบัติเหตุย้อนหลังจะพบว่าตั้ง

ตารางที่ 3 เปรียบเทียบสถิติอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรในกรุงเทพมหานคร

เดือน	จำนวนอุบัติเหตุจากการฝ่าไฟแดง			การลดลงของอุบัติเหตุ			
	ปี 2550	ปี 2551	ปี 2552	เทียบปี 2550		เทียบปี 2551	
				จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มกราคม	234	163	143	91	39%	20	12%
กุมภาพันธ์	191	137	133	58	30%	4	3%
มีนาคม	173	148	117	56	32%	31	21%
เมษายน	226	131	110	116	51%	21	16%

(ข้อมูลอุบัติเหตุ กองกำกับการ 5 กองบังคับการตำรวจจราจร, 2552)

แต่ปี 2547 จนถึงมี 2551 ที่ผ่านมาได้มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานครลดลงอย่างต่อเนื่อง เมื่อเปรียบเทียบระหว่างปี 2551 และ ปี 2547 จะพบว่า มีจำนวนอุบัติเหตุลดลง 13,010 ครั้ง คิดเป็น 24% รายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 4 จากสถิติดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้ว่าในปี 2552 นี้จะมีจำนวนอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานคร จำนวน 39,958 ครั้ง (R2=0.886)

สำหรับจำนวนอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานครที่มีสาเหตุจากการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรนั้นค่อนข้างคงที่ ปรากฏตามตารางที่ 5 โดยเฉลี่ยอยู่ที่ 4.57% ของจำนวน

ตารางที่ 4 จำนวนอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานคร

สถิติ	จำนวน	เปรียบเทียบปีก่อนหน้า	
		จำนวน	ร้อยละ
ปี 2547	54,338	-	-
ปี 2548	50,126	-4,212	-8%
ปี 2549	50,946	820	2%
ปี 2550	46,899	-4,047	-9%
ปี 2551	41,328	-5,571	-13%

(ข้อมูลอุบัติเหตุ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2551)

การเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด ดังนั้น จึงคาดการณ์ได้ว่าในปี 2552 นี้จะมีอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร จำนวน 1,826 ครั้ง และเมื่อคำนึงถึงพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรที่ลดลงในช่วงเดือน มกราคม ถึง เมษายน 2552 ซึ่งลดลง 39.81% จะสามารถคาดการณ์ได้ว่า จะมีจำนวนอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรลดลงในปี 2552 นี้ จำนวน 727 ครั้ง คิดเป็นมูลค่าความเสียหายลดลง 5.95 ล้านบาท

การประมาณการประโยชน์ตอบแทน

ในการพิจารณาประโยชน์ตอบแทนของการลดอุบัติเหตุ นั้น หลายประเทศซึ่งเห็นความสำคัญของชีวิต

ประชาชนจะถือว่ามูลค่าชีวิตมีมากจนไม่อาจคำนวณเป็นเงินได้ แต่โดยทั่วไปจะคำนวณจากมูลค่าความเสียหายที่ลดลง สำหรับการศึกษานี้ได้คำนวณผลตอบแทนของระบบกล้องตรวจจราจรฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรจากผลรวมของมูลค่าความเสียหายที่ลดลงและจำนวนค่าปรับที่เรียกเก็บได้จากประชาชน

จากประมาณการโดยอาศัยข้อมูลหลังเปิดใช้ระบบกล้องตรวจจราจรฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรมาเป็นระยะเวลา 4 เดือน พบว่าในปี 2552 จะสามารถลดมูลค่าความเสียหายจากอุบัติเหตุลงได้ 5.95 ล้านบาท และรัฐจะมีรายได้จากค่าปรับจำนวน 75.58 ล้านบาท ดังนั้น ในแต่ละปีมีประโยชน์รวม 81.53 ล้านบาท

เมื่อพิจารณาจากมูลค่าการลงทุนติดตั้งระบบจำนวน 175 ล้านบาท จะพบว่ารัฐจะได้ประโยชน์คุ้มต่อการลงทุนในระยะเวลาเพียง 2 ปีเศษ และเมื่อคำนวณถึงอายุการใช้งานโดยทั่วไปที่ 10 ปี จะพบว่ามีอัตราให้ผลประโยชน์สูงถึง 4.66 หรือ 466%

บทเรียนที่ได้จากการศึกษา

1. การใช้เทคโนโลยีมาช่วยในการบังคับใช้กฎหมายสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมจราจรที่อันตรายได้อย่างมีนัยสำคัญ
2. สถิติอุบัติเหตุบริเวณแยกลดลงหลังจากมีการบังคับใช้ระบบกล้องตรวจจราจรฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร
3. ระบบกล้องดังกล่าวทำให้เกิดประโยชน์ต่อรัฐเป็นมูลค่าสูง ซึ่งคุ้มค่าต่อการลงทุน

ตารางที่ 5 จำนวนอุบัติเหตุจากการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรในกรุงเทพมหานคร

สถิติ	อุบัติเหตุใน กทม.	สาเหตุจากการฝ่าฝืนสัญญาณไฟ	
	จำนวน	จำนวน	ร้อยละ
ปี 2549	50,946	2,411	4.73%
ปี 2550	46,899	2,213	4.72%
ปี 2551	41,328	1,761	4.26%

(ข้อมูลอุบัติเหตุ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2551)

รายชื่อคณะกรรมการ

พล.ต.ต.วิวัฒนา กฤติยะโชติ	ที่ปรึกษา
พ.ต.อ.สาโรช นิมเจริญ	ที่ปรึกษา
ศ.พ.ต.อ.พงษ์สันต์ คงตรีแก้ว	คณะกรรมการ
พ.ต.ท.ดร.ณรงค์ศักดิ์ บวรวงศ์พิทักษ์	คณะกรรมการ / บรรณาธิการ
พ.ต.ท.ดร.สัญญา เนียมประดิษฐ์	คณะกรรมการ
พ.ต.ท.สุรียัน วินิจมนตรี	คณะกรรมการ
ร.ต.อ.อมรชัย ลีลาขจรจิตร	คณะกรรมการ / ประธานงาน

